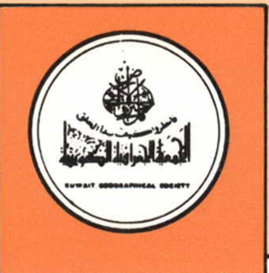




مدينة العقبة

الموقع ومعطيات المكان الطبيعية

د. أحمد حسن ابراهيم

سبتمبر ١٩٨٣م
ذو القعدة ١٤٠٣هـ

٥٧

نشرة دورية محكمة تعنى بالبحوث الجغرافية
يصدرها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية





مدينة العقبة

الموقع ومعطيات المكان الطبيعية

د. أحمد حسن ابراهيم

سبتمبر ١٩٨٣
ذو القعدة ١٤٠٣

٥٧

نشرة دورية محكمة تعنى بالبحوث الجغرافية
يصدرها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية

نشرة دورية محكمة تعنى بالبحوث الجغرافية
يصدرها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية

المراسلات : الجمعية الجغرافية الكويتية ص.ب ١٧٠٥١ الخالدية - الكويت

جميع الآراء الواردة فى هذه النشرة تعبر عن
رأى أصحابها ولا تعبر بالضرورة عن رأى الناشر


بسم الله الرحمن الرحيم

نبذة عن الكاتب

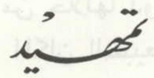
د . احمد حسن

ـ مدرس الجغرافيا بكلية الآداب ـ جامعة الكويت .

من مؤلفاته :

مدينة الكويت ـ دراسة فى جغرافية المدن . منشورات مجلة دراسات الخليج ، رقم ٢٧ ، ١٩٨٢ .

بسم الله الرحمن الرحيم



يعتبر الموقع ومعطيات المكان البيئية من أهم عناصر البيئة الحضرية التي يوليها جغرافيو المدن الكثير من اهتمامهم ، بل يعدها البعض من العناصر الهامة التي تميز الدراسات الجغرافية للمدينة عن نظيرها من الدراسات الاجتماعية .[١]

ويرى ديكسون Dickinson ان إبراز خصائص الموقع والموضع تعد من المهام الأولى لدارسي جغرافية المدن ، وهي بذلك تعد قاسما مشتركا في كل دراساتهم الحضرية على اختلاف مناهجها ومناحيها .[٢]

تختلف أهمية كل من العنصرين ـ الموقع ومعطيات المكان البيئية ـ من مدينة الى أخرى ، قد لا يكون للموضع أية أهمية لكن الموقع يمثل عادة عنصرا هاما في حالة العواصم السياسية التي تحتاج الى "الموقع البارز" . وذلك عكس ما هو شائع في حالة الموانى التجارية ، حيث يعد الموضع ومعطياته البيئية على قدر كبير من الأهمية بما يوفره من عناصر قيام ميناء ناجح ، بينما تمثل المدن الصناعية حالة وسطا بين الاثنين فهي تحتاج الى الموقع والموضع معا ليدعما نموها وتطورها .[٣] وهناك من الآراء ما يعطى أهمية مطلقة للموقع ويرى أنه عنصر ثمين جدا في حياة المدينة ، حيث يرى إن رأسمال المدينة الحقيقي هو علاقاتها المكانية بأبعادها المختلفة .[٤]

واذا كانت العقبة مدينة خلقها موقعها فان ذلك لا يعني التقليل من شأن معطيات البيئة الطبيعية للمنطقة المحدودة التي تقوم عليها من سطح وبنية ومناخ وموارد مائية .... الخ ، وكلها عوامل لها من الأهمية الكثير في حياة المدينة ومراحل تخطيطها ومظهرها الخارجي .[٥]

---

1 - Berry J. L & F.E, Geographic perspectives On Urban Systems, New Jersey, 1970, P. 15.

2 - Dickinson R.E., The Scope and Status of Urban Geogrphy, in, Mayer H.M & Kohn C.F., C, A Functional Classification of Cities in U.S.A, in, Readings in Urban Geography, Op.Cit, P. 138.

٤ ـ جمال حمدان ، جغرافية المدن ، القاهرة ، ١٩٧٢ ، ص ٢٨٠

٥ ـ عبد الرزاق عباس حسن ، جغرافية المدن ، بغداد ، ١٩٧٧ ، ص ٣٥

وتهدف هذه الدراسة الى ابراز أهمية موقع العقبة والعلاقات المكانية التي مارست المدينة من خلالها دورها كمدينة فرضها موقعها ، كما تهدف الى ابراز معطيات المكان الطبيعية التي تمكنت بواسطتها في هذا الموقع أن تنمو كمدينة مزدهرة على رأس خليجها . وكذلك محاولة إيضاح العلاقة المتبادلة بين هذين المتغيرين من ناحية ، ومتغيرات اخرى مثل تطور الخريطة السياسية في المنطقة والاحداث التي ألمت بها من ناحية اخرى ، وأثر ذلك على خريطة استخدام الارض بها .

أولاً : الموقع وأهميته

تحتل مدينة العقبة موقعا متميزا على رأس الخليج الضيق الذي أعطته اسمها ، فقد نشأ هنا عدد من مراكز الاستقرار ورث كل منها عن الآخر أهمية هذا الموقع وتميزه ـ بداية من عصيون جبر ميناء تصدير النحاس في حوالي القرن العاشر قبل الميلاد ، ثم أيله خلال عهد الدولتين الرومانية والبيزنطية وتلتهما عقبة أيله العربية ثم ظهرت العقبة بعد ذلك ميناء تطل من خلاله إمارة شرق الأردن على البحر الأحمر والمحيط الهندي .[1] برزت أهمية موقعها هذا بعد أن حرمت المملكة الأردنية من استخدام المنافذ الفلسطينية على البحر المتوسط وأصبحت العقبة منفذها البحري الوحيد لتطل من خلاله على العالم الخارجي .

لقد مارس الموقع وامكاناته وتدعيمه لعلاقات مكانية بين العقبة وما جاورها من اقاليم دورا كبيرا في حياة المدينة ، حتى ليمكن القول ان المدينة تدين في وجودها للموقع وليس الموضع ، فلم يمارس الأخير دورا ذا أهمية في حياة المدينة ولم يكن عاملا مؤثرا بفعالية في امدادها بأسباب الحياة والبقاء وهي بذلك يمكن أن تشارك نظائرها من موانى البحر الأحمر مثل جدة وعدن وبورسودان في كونها من موانى الضرورة ، نظرا لفقر امكانيات الموضع وظروف البيئة الطبيعية كما سيتضح فيما بعد .[2]

ويرى البعض أن العقبة لاتقع في موقع ذا أهمية ، وأن للموقع هنا

---

1 - **Abramsky S.**, *Ancient Towns in Isreal, Jerusalem, 1963, P.82.*

٢ ـ جمال حمدان ، المدينة العربية ، معهد الدراسات العربية العالية القاهرة ، ١٩ ص٧٥

الكثير من المثالب والسلبيات التي يمكن حصرها في العناصر الآتية :

١ ـ اذا كانت الحدود هي اكثر مناطق الدولة حساسية ، تشبه الجلد بالنسبة لجسم الانسان ، فان العقبة بموقعها الحدودي تقع في موقع من مواقع الحساسية السياسية هذه ، فعلى طول واجهة بحرية ضيقة ـ لا تتعدى الثلاثين كيلومترا تحتلها رأس خليج العقبة تلتقي حدود أربع دول هي : الاردن والمملكة العربية السعودية وفلسطين المحتلة ومصر (شكل رقم ١) . ويعتبر ذلك الموضع الحدودي للمدينة أحد مثالب الموقع الرئيسية ، فهو يحد من نشاط الحركة الاقتصادية والاجتماعية بل والعمرانية أيضا ،[١] تتأثر به المدينة كثيرا خاصة عندما تنشط الأزمات السياسية ويتوتر الموقف على الحدود مع ما يصاحب ذلك من نشاط عسكري بين دول المواجهة والعدو الصهيوني [٢]. ولا نكاد نجد على خريطة العالم نقطة تلتقي فيها الحدود بهذه الصورة خاصة وأنها حدود حرب اكثر منها حدود سلام.[٣]

لا توجد على طول هذا الساحل من مراكز العمران سوى العقبة في الركن الشمالي الشرقي من رأس الخليج يناظرها ندها الغربي ميناء ايلات على الطرف الآخر في الركن الشمالي الغربي له ، ومدينة طابا المصرية قرب خط الحدود المصرية الاسرائيلية .

٢ ـ يعاني موقع العقبة أيضا من هامشيته بالنسبة لطرق الملاحة في كل من خليجي البحر الاحمر : العقبة والسويس ، حيث يستقطب خليج السويس أحد خطوط الملاحة العالمية مع وجود مدخل قناة السويس ذلك الممر التجاري الهام في نهايته الشمالية . لذلك يبدو خليج العقبة عند مقارنته بالخليج الآخر حارة مقفلة لا تكاد تؤدي الى شيء . كما ساعد على هذه العزلة والهامشية ظروف الملاحة الصعبة في هذا الخليج لضيق الممر

١ ـ محمد رياض ، الشرق الأوسط ـ دراسة في التطبيق الجيوبوليتيكي والسياسي ، بيروت ١٩٧٤ ، ص ١٤٨ .

٢ ـ يبدو ذلك واضحا عند المقارنة بين حركة النقل وكثافتها على طريق العقبة غور الصافي الموازي تماما لخط الهدنة مع نظيره الداخلي طريق العقبة عمان الصحراوي ، وكذلك في تحديد ساعات الطيران وعدم السماح بالطيران الليلي في ميناء العقبة الجوي .

٣ ـ يكاد يتشابه ـ ولو بشكل اكثر اعتدالا ـ ما يحدث في رأس خليج العقبة مع ما يحدث في نظيره رأس الخليج العربي ، اذ تتقاسمه كل من ايران والعراق والكويت في مساحة محدودة منه ، ولكنه لم يكن على قدر كبير من الحساسية حتى قامت الحرب العراقية الايرانية .

خليج العقبة
في طرفيه الشمالي والجنوبي

طرق مرصوفة
طرق غير مرصوفة

ش

فلسطين المحتلة
المملكة الأردنية الهاشمية
ايلات
العقبة
طابا
خليج العقبة
جزيرة فرعون
خط الحدود الأردنية السعودية حتى (١٩٦٥)
المملكة العربية السعودية
ميل ٣ ٢ ١

شبه جزيرة سيناء
خليج العقبة
خليج السويس
١٥٠ ١٠٠ ٥٠
كيلومتر

خليج العقبة
المملكة العربية السعودية
سيناء
تيران
صنافير
الشعاب المرجانية
ميل ١٠

شكل (١)

الملاحي وخطورته مع توافر مستعمرات الشعاب المرجانية على شاطئيه هذا من ناحية .[1] ثم ذلك التوتر السياسي والعسكري أحيانا على طول الممر الملاحي من مدخله في مضيق تيران جنوبا حتى رأس الخليج في الشمال .[2]

ولعل مما تجدر الاشارة اليه أن هذا الموقع يجعل العقبة نسبيا تحت رحمة ظروف الملاحة في قناة السويس ، والمثال هنا واضح وقريب عندما اغلقت القناة في عام ١٩٥٦ ثم في فترة ما بين حربي يونية ١٩٦٧ ، واكتوبر ١٩٧٣ . تأثرت العقبة كثيرا بهذا الاغلاق وحرمت من جزء كبير من تجارتها مع دول حوض البحر المتوسط وغرب أوروبا بوجه خاص .[3]

٣ ـ لا تقتصر هامشية الموقع على بعد العقبة عن طرق الملاحة البحرية التجارية بل تتعداها الى هامشية موقعها بالنسبة للخريطة السياسية والعمرانية للاردن . يتركز المعمور الاردني في شمال الدولة حول نواة متطرفة قائمة في ركنه الشمالي الغربي ، جسمها الحقيقي يمتد بأرض حوران عبر اليرموك والاراضي الفلسطينية عبر نهر الاردن . لذلك نجد انقطاعا كبيرا بين المعمور الاردني في الشمال والعقبة في الجنوب يباعد بينهما اقليم صحراوي فقير الموارد .[4] ان نظرة الى تلك الخريطة (شكل رقم ٢) توضح مدى العزلة والانقطاع الكبير بين العقبة والظهير المعمور من الدولة حيث لا نجد بعدا بين العاصمة عمان وأي من مراكز الاستقرار الأخرى في الدولة يعادل البعد بين عمان والعقبة التي تبعد عنها مسافة ٣٣٥ كيلومترا .[5]

---

1 -, Melamid A., The Political Geography of the Gulf of Aqaba, in, Annals of the Association of American Geographers, V01.47,1957,P.232.

٢ ـ كانت الملاحة في خليج العقبة ـ وخاصة في مدخله عند مضيق تيران ـ مشكلة سياسية فقد اعتبرت مصر أن مياه الخليج عربية تتقاسمها مع السعودية . وقد رفضت مصر قرار مؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨ الذي صنف خليج العقبة على انه حالة خاصة نظرا لضيقه الشديد واعطى اسرائيل حق المرور

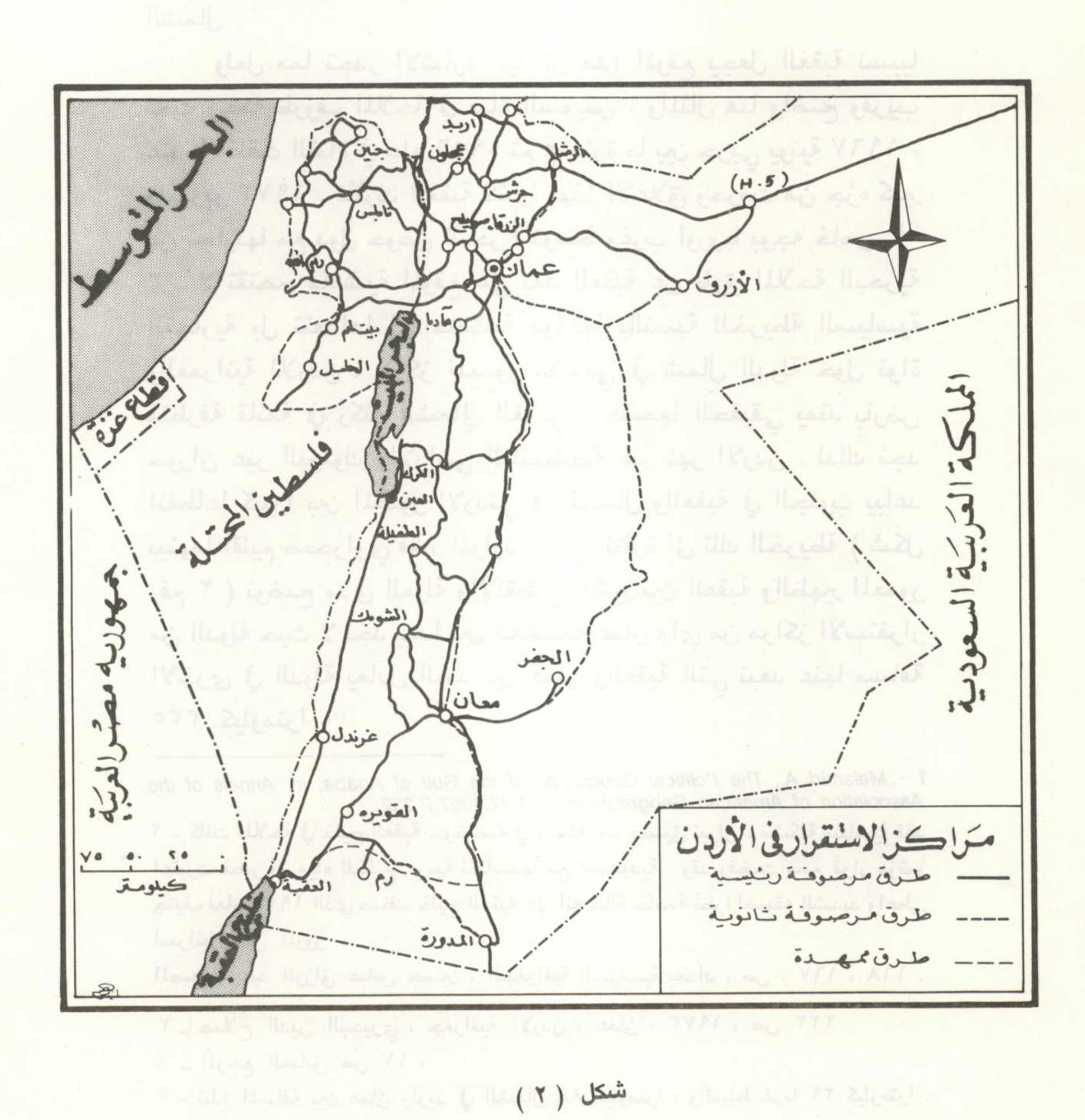
المصدر : عبد الرزاق عباس حسين ، الجغرافية السياسية بغداد ، ص ، ١٦٧ ، ١٦٨ .

٣ ـ صلاح الدين البحيري ، جغرافية الاردن ، عمان ، ١٩٧٣ ، ص ٢٢٢

٤ ـ المرجع السابق ص ١١ ،

٥ ـ تبلغ المسافة بين عمان واربد في الشمال ٨٨ كيلومترا ، والسلط غربا ٢٩ كيلومترا . والكرك جنوبا ١٢٤ كيلومترا .

المصدر : وزارة السياحة والآثار الاردنية ، الخريطة السياحية مقياس ١ : ٠٠٠ر٧٥٠



البحر المتوسط
قطاع غزة
فلسطين المحتلة
جمهورية مصر العربية
المملكة العربية السعودية
اربد
عجلون
جنين
الرمثا
جرش
نابلس
الزرقاء
(H.5)
عمان
الأزرق
مادبا
بيتلحم
الخليل
الكرك
العين
الطفيلة
الشوبك
الجفر
معان
غرندل
القويرة
رم
العقبة
المدورة
٠ ٢٥ ٥٠ ٧٥
كيلومتر
مراكز الاستقرار في الأردن
طرق مرصوفة رئيسية
طرق مرصوفة ثانوية
طرق ممهدة

شكل (٢)

العلاقات المكانية لمدينة العقبة :

رغم مشكلات ومثالب الموقع هذه فان موقع العقبة ظل يملك من الامكانات ما أعطاه أهميته منذ نشأة أول مراكز الاستقرار على ساحل الخليج حتى الآن . يكشف عن ذلك تلك العلاقات المكانية التي نشأت ـ ومازالت ـ بين العقبة وما جاورها من مراكز الاستقرار واقاليم عمران قريبة وبعيدة عنها ؛ بين العقبة وكل من عمان ودمشق ، بيروت واللاذقية ، حيفا ويافا ، السويس وموانى البحر الاحمر الأخرى ، موانى الخليج العربي خاصة ميناء البصرة العراقي .

لقد تأثرت العلاقات المكانية بين العقبة وهذه المراكز بالكثير من الظروف والعوامل بعضها محلي يتعلق بظروف البيئة المحلية وبعضها خارجي خاص بالظروف السياسية والاقتصادية السائدة في المنطقة في معظم الاحوال .

من الطبيعي أن العقبة ـ كغيرها من موانى الموقع ـ تستثمر موقعها وتوظفه في التجارة والنقل أساسا . واذا كان الموقع الواحد يمكن أن يشمل عددا من المواضع فان ذلك يعني اننا هنا بصدد الحديث عن مراكز الاستقرار التي ورثت العقبة أهمية موقعها بداية من عصيون جبر حتى عقبة ايله والعقبة الحالية .[١]

مع بداية النشأة المبكرة استخدم الموقع ميناء لصهر النحاس وتصديره وكان سببا في ازدهار الميناء ونشاط التجارة بين عصيون جبر وموانى البحر الأحمر حتى اليمن جنوبا .[٢] وقد دلت الحفائر على ان الموقع استخدم بعد ذلك كميناء لتصريف بضائع الترانزيت بين اليونان وشبه الجزيرة العربية . ويعني ذلك أن الميناء نشأ معتمدا على امكانيات الموضع ثم تحول اعتماده على الامكانات التي وفرها الموقع كمركز تجاري في الطريق بين الشام شمالا واليمن وحضر موت جنوبا .

ظهرت بعد ذلك أيلة في عهد الأنباط لترث موقع عصيون جبر التي تعرضت لدمار عم معظم مدن المنطقة نتيجة لغزو الانباط الذين سيطروا على جنوب فلسطين طوال الفترة من القرن الثاني قبل الميلاد حتى القرن

---

١ ـ جمال حمدان جغرافية المدن ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٧٨

2 - Abramsky.S., Ancient towns in Isreal, op.Cit., p.82.

الأول الميلادي . كانت عاصمتهم سلع أو البتراء شمال العقبة الحالية .[1] وعندما حاول النبطيون تطوير تجارتهم العالمية والوصول بها الى البحر المتوسط دون الاعتماد على مصر أو فينيقيا التي كانت تشمل ساحل فلسطين الحالي ، فتحوا طريقا بين آيله وغزوة عبر النقب ليكون شريان حياة لتجارتهم أو كما يشبهه البعض بأنه كان بمثابة "قناة السويس" العصور القديمة .[2] وكانت آيلة أيضا محطة من محطات طريق درب القوافل الكبير الذي كان يربط جنوبي شبه الجزيرة العربية بالبحر المتوسط مارا بالبتراء وآيلة الى موانى فلسطين (غزة) . ورغم قضاء تراجان على ملك الانباط عام ١٠٦م ، فان التجارة ظلت مزدهرة وأنشىء طريق يبدأ من آيله وينتهي بدمشق مارا بالبتراء وبصرى .[3] وأصبحت آيلة ـ أهم موانى بلاد الانباط جزءا من ولاية رومانية تدعى مقاطعة بلاد العرب ، واستمر دورها كوسيط بين موانى الهند وشبه الجزيرة العربية من ناحية وموانى البحر المتوسط من ناحية اخرى ، كما استخدمت كحامية للجنود واصبحت مقرا لاسقفية عام ٣٢٥م عقب بناء كنيسة بها . ويمثل ذلك ظهورا للوظيفتين الحربية والدينية باعتبارها وظائف ثانوية الى جانب الوظيفة التجارية .[4]

تأثرت أيلة بتحول التجارة الى الطريق السوري الذي كانت تهيمن عليه تدمر وقلت أهميتها باعتبارها ميناءاً تجاريا ، الى أن عادت اليها أهميتها مرة أخرى خلال القرنين السادس والسابع الميلاديين مع احتلال الساسانيين للفرات الاعلى وقطعهم الطريق التجاري الشمالي فعادت التجارة مرة أخرى الى طريق (غزة ـ سلع) وازدهرت تبعا لذلك أيله التي يصفها المقدسى حين زارها عام ٩٨٥م بأنها مدينة جميلة غنية بأشجار النخيل وثروتها السمكية وكثرة سكانها ونشاط تجارتها .[5]

---

١ ـ محمد السيد غلاب ، الجغرافيا التاريخية لاقليم النجب ، الجمعية الجغرافية المصرية ، المحاضرات العامة للموسم الثقافي سنة ١٩٥٦ ، بدون ، ص ٩١

2 - *Abramsky.S., op.Cit., p.64.*

٣ ـ موسى عبود السمحة ، مدينة العقبة وميناؤها ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ـ جامعة القاهرة ، ١٩٧٣ ، ص ٦

٤ ـ حامد سلطان ، مشكلة خليج العقبة ، معهد الدراسات العربية العالمية ، القاهرة ١٩٦٧ ، ص ١٠

٥ ـ محمد السيد غلاب ، مرجع سبق ذكره ، ص ٩٢ .

أفل نجم خليج العقبة والبحر الاحمر وموانيهما في العصور الوسطى وان تخلل ذلك فترات قصيرة من ازدهار نسبي . ولقد بدأ هذا التدهور على مراحل ثلاث ، الأول ـ انتقال التجارة عبر محور الخليج العربي ـ تدمر ـ حلب ـ البحر المتوسط ، وثانيها سيطرة الصليبيين على المنطقة ومنافسة الموانى المصرية على البحر الأحمر ، وآخرها اكتشاف طريق الرأس وتحول التجارة اليه.

ومع ظهور الاسلام وفتح العرب لمصر والشام لم يكن هناك من اهمية تذكر لموقع آيله التي اقتصر دورها على كونها نقطة من نقاط طريق الحج بين الشام شمالا وسيناء ومصر غربا .[١] أما خلال حكم الصليبيين وخضوعها لنفوذهم فقد كان لابد للحج من طريق آخر عبر الطريق البري عبر سيناء ، مما أدى الى منافسة موانى البحر الأحمر المصرية حيث ازدهرت عيذاب والقصير .[٢]

باكتشاف طريق الرأس وتحول جزء كبير من تجارة العالم اليه فقد البحر الاحمر أهميته باعتباره طريقا ملاحيا وأفل نجم موانيه واضمحلت أهمية ايله التي اطلق عليها في القرن السابع عشر عقبة أيله .

من العرض السابق يتضح أن العقبة ومراكز الاستقرار التي نشأت في موقعها ـ عاشت فترات من الازدهار والنمو وأخرى من الاضمحلال والتدهور . كانت فترات النماء والازدهار هذه مرتبطة ـ الى حد كبير ـ بموقعها من الطرق التي كانت تربطها باقليمها وما وراءه من اقاليم اخرى . وهي بذلك تؤكد أهمية الموقع والطريق المارة به في حياتها .[٣]

ولقد عادت للعقبة أهميتها في عهد المماليك نقطة في طريق الحج مرة أخرى حتى عام ١٨٨٥ عندما تحولت الطريق الى البحر الأحمر واضمحلت الطرق البرية في عهد محمد على واصبحت العقبة تابعة لولاية الحجاز .[٤] وظلت العقبة على حالها منذ أواخر القرن الماضي وكما وصفها

١ ـ احتلت مصر في عهد ابراهيم باشا مدينة العقبة عام ١٨٤٠ ، ومد اليها طريق عبر سيناء ليسهل عملية نقل الحجاج ولأسباب استراتيجية أخرى .
المصدر : *Melamid A., op.Cit., p.234.*

٢ ـ موسى عبود السمحة ، مدينة العقبة وميناؤها ، مرجع سبق ذكره ، ص ٨

٣ ـ عبد الفتاح محمد وهيبة ، جغرافية العمران ،الاسكندرية ، ١٩٧٣ ، ص ٧٠

٤ ـ حامد سلطان ، مشكلة خليج العقبة ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٠

نعوم شقير حين زارها في اوائل هذا القرن بأنها "مجرد بلدة صغيرة بها حوالي مائة كوخ مبني من الحجر الغشيم والطين يسكنها حوالي ٣٠٠ نسمة من متخلفي العسكر الذين كانت ترسلهم مصر لحماية قلعتها [١]

ولقد زاد من أهمية العقبة في تلك الفترة فتح قناة السويس ودورها في أسر تجارة الرأس وتحول البحر الأحمر مرة اخرى ليصبح شريانا رئيسيا من شرايين الملاحة والتجارة العالمية ، وما واكب ذلك من ازدهار نسبي لخليج العقبة .

برزت أهمية العقبة في العصر الحديث وبالتحديد خلال القرن الحالي ومارست الكثير من العلاقات المكانية بينها وبين ما يجاورها من مدن وأقاليم بصورة أكثر وضوحا وفعالية عما كانت عليه في الفترات السابقة .

ظهر للعقبة أهميتها الحربية اثناء الحربين العالميتين ، فقد استخدمتها بريطانيا التي احتلتها عام ١٩١٧ قاعدة عسكرية وميناء يخدم القوات المتحالفة معها .[٢] وظلت الوظيفة الحربية للعقبة حتى ظهور امارة شرق الاردن التى كانت تستخدم من المنافذ المتوسطية ما اغناها عن استخدام العقبة ميناءاً رئيسيا . فقد كان اعتمادها على الموانى الفلسطينية ـ حيفا ويافا ـ أكثر ، واقتصر دور العقبة حينئذ على كونها مرفأ عسكريا .

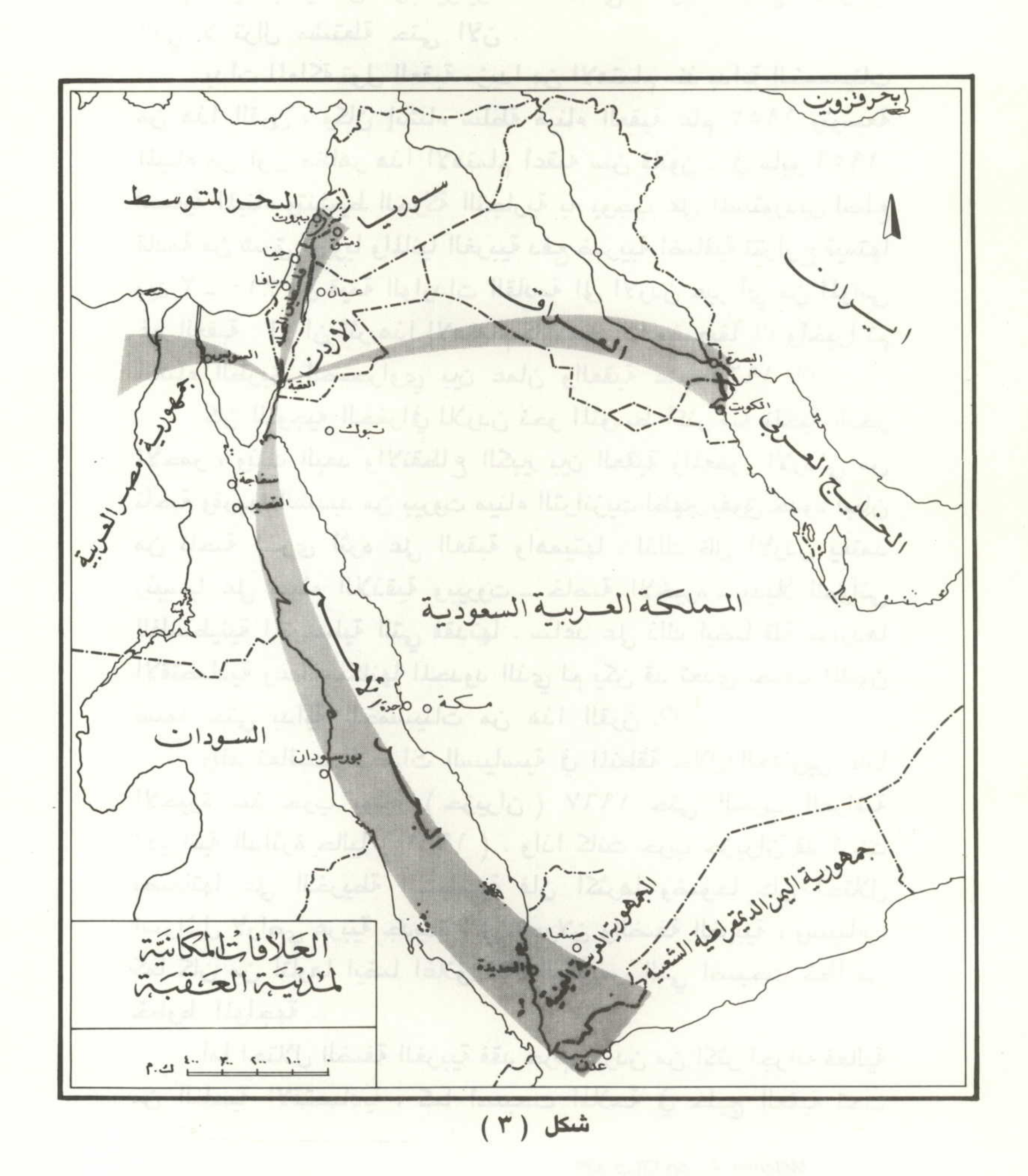
واذا كانت الحرب العالمية الثانية وما اعقبها من احداث قد أثرت على الخريطة السياسية للمنطقة العربية ، فقد كان لهذه التغيرات اثرها الكبير في حياة مدينة العقبة وظهور أبعاد جديدة لأهمية موقعها . لعل أهم التغيرات تتمثل في قيام الكيان الصهيوني واغتصابه الاراضي الفلسطينية واعلانه قيام دولته ، وما ترتب على ذلك من فقد ـ الاردن لمينائي حيفا ويافا على البحر المتوسط ، مما بدأ يلقى الضوء على أهميته وضرورة الاعتماد على العقبة باعتبارها نافذة بحرية تطل من خلالها المملكة على العالم الخارجي .

كما كان للأحداث السياسية التي ألمت بالخريطة السياسية للمنطقة العربية في العقدين الأخيرين أثرها أيضا في ظهور أبعاد جديدة لأهمية

---

١ ـ نعوم شقير ، تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها ، القاهرة ١٩١٦ ، ص ١٩٦

2 - *Hindle p., Aqaba: An Old port Revived, in, Geographical journal, Vol 132 (1966) p.67.*



بحر قزوين
البحر المتوسط
سوريا
بيروت
دمشق
حيفا
يافا
عمان
الأردن
العراق
إيران
البصرة
الكويت
الخليج العربي
السويس
العقبة
تبوك
سفاجة
القصير
جمهورية مصر العربية
المملكة العربية السعودية
مكة
جدة
السودان
بورسودان
الجمهورية العربية اليمنية
جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية
صنعاء
الحديدة
عدن
العلاقات المكانية لمدينة العقبة
ك.م

شكل (٣)

موقع المدينة بداية من حرب يونيو ١٩٦٧ حتى الحرب العراقية الايرانية التي لا تزال مشتعلة حتى الآن .

بدأت المملكة تولى العقبة مزيدا من الاهتمام منذ بداية الخمسينات من هذا القرن ، وكان إنشاء سلطة ميناء العقبة عام ١٩٥٢ وتوسعة الميناء من أولى مظاهر هذا الاهتمام أعقبه سن قانون - في مايو ١٩٥٦ لحماية الميناء وتنشيط الحركة التجارية به يوجب على المستوردين لسلع قادمة من شرق اوروبا والمانيا الغربية دفع ضريبة اضافية تتراوح قيمتها بين ٢ - ١٠٪ من قيمة الواردات القادمة الى الاردن عبر أي من الموانى غير العقبة . الا ان أثر هذا الاهتمام كان محدودا وضعيفا .[١] وأخيرا تم انشاء الطريق الصحراوي بين عمان والعقبة عام ١٩٦١ .[٢]

كان للتوجيه الجغرافي للاردن نحو المتوسط أكثر منه ناحية البحر الأحمر ، وذلك البعد والانقطاع الكبير بين العقبة والمعمور الاردني من ناحية وقربها الشديد من بيروت ميناء الترانزيت لظهير يفوق حدود لبنان من ناحية اخرى أثره على العقبة واهميتها . لذلك ظل الأردن يعتمد رئيسيا على ميناء اللاذقية وبيروت - خاصة الأخيرة - بديلا للموانى الفلسطينية المتوسطية التي فقدتها . ساعد على ذلك أيضا قلة مواردها الاقتصادية وعدد سكانها المحدود الذي لم يكن قد تعدى نصف المليون نسمة حتى بداية الخمسينات من هذا القرن .[٣]

ولقد تعاقبت الاحداث السياسية في المنطقة خلال العشرين عاما الاخيرة منذ حرب يونية (حزيران) ١٩٦٧ حتى الحرب العراقية الايرانية الدائرة حاليا (١٩٨٣) . واذا كانت حرب حزيران قد تركت بصماتها على الخريطة السياسية فان اكثرها وضوحا كان احتلال اسرائيل لأراضي عربية جديدة ، في الجولان والضفة الغربية ، وسيناء . كما كان من آثارها ايضا اغلاق قناة السويس التي اصبحت خطا من خطوط المواجهة .

أما احتلال الضفة الغربية فقد حرم الأردن من اكثر أجزائه فعالية من الناحية الاقتصادية ، كما أصبحت الملاحة في خليج العقبة تحت

---

1 - *Melamid A., op.Cit.,p.336*
2 - *Beheiry S.A., The Port Town of Aqaba, Journal of the Natural Resources Authority, Amman, Vol. I, 1969, p.9.*
3 - *Beheiry S.A., op.Cit.,p.7.*

سيطرة اسرائيل مع احتلالها لشبه جزيرة سيناء وتحكمها في مضيق تيران مدخل الخليج الجنوبي .

كان لاغلاق قناة السويس أثره السلبي والإيجابي معا على الأردن بوجه عام والعقبة بوجه خاص . أما الأثر السلبي فيمثله تحول البحر الاحمر وخليجه (السويس والعقبة) الى مرحلة من التدهور وانحسار أهميته كطريق ملاحي عالمي مما أدى الى مزيد من الاعتماد على موانى المتوسط (بيروت واللاذقية).(١) لكن من ناحية اخرى شاهدت الحركة التجارية في الميناء نشاطا نسبيا . فقد أدى اغلاق القناة الى اعتماد كل من المملكة العربية السعودية خاصة شمالها - وسوريا ولبنان على ميناء العقبة كميناء ترانزيت لبضائعها ، الاولى لبضائعها ووارداتها القادمة اليها من دول اوروبا والتي كانت تفرغ في ميناء بيروت أو اللاذقية ثم يتم نقلها براً الى العقبة ومنها براً أو بحراً الى الموانى السعودية أو الأجزاء الشمالية منها . كذلك الحال بالنسبة لتجارة سوريا ولبنان الواردة اليهما من شرق وجنوب آسيا والتي كانت تمر عبر قناة السويس الى اللاذقية وبيروت وأصبحت بعد اغلاق القناة يتم تفريغها في العقبة ومنها برا الى سوريا .(٢) هذا دور جديد لم تكن قد مارسته العقبة قبل ذلك تزامن معه ذلك التطور العمراني والسكاني الذي شهدته المدينة وميناؤها في أوائل الستينات من هذا القرن . ومن ناحية اخرى لم تتأثر صادرات الميناء بغلق القناة لانها كانت في معظمها مع جنوب شرق آسيا .(٣)

لقد نبهت الحرب العربية الاسرائيلية المسئولين الاردنيين الى اهمية الاعتماد - على تلك النافذة الوحيدة التي يطل من خلالها الاردن على العالم ، ولذلك تبنت الدولة عددا من المشاريع التخطيطية التي تهدف الى تطوير المدينة . ولعل من الآثار الايجابية لاغلاق قناة السويس - بعد أن بدأ يزداد الاعتماد على العقبة كميناء تجاري - أن بدأ المخطط محاولة الاهتمام بالامكانات المحدودة التي يقدمها الموضع حتى لا تعتمد المدينة على امكانات الموقع فقط وفي ذلك تأمين أفضل لمستقبلها . لذلك تبنت

---

١ - عبد الرزاق عباس حسين ، جغرافية المدن ، مرجع سبق ذكره . ص ٢٩٢

٢ - صلاح الدين بحيري ، جغرافية الاردن ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٧

3- *Hindle p., Op. Cit., P. 66.*

مشاريع التخطيط في تلك الفترة ما جاء في مشروع شركة براون الهندسية عام ١٩٦٢ ، ثم مشروع مؤسسة دوكسياس السياحي عام ١٩٦٨ في خطوطهما الرئيسية ضرورة تنمية الوظيفة السياحية لتمثل أحد الوظائف الرئيسية للمدينة .[١]

شاهدت العقبة في خلال العشر سنوات الأخيرة من عمرها نموا مطردا في مختلف جوانب حياتها عمرانيا وسكانيا وتركيبيا . ويعكس ذلك مزيدا من الأهمية وابراز لابعاد جديدة لموقع المدينة بعد أن بدأت تتضح بعض تلك الابعاد عقب الاحداث والتطورات - السياسية التي مرت بالمنطقة خلال هذه الفترة . وكان أول هذه الاحداث الحرب الأهلية في لبنان والتي استمرت حوالي سبع سنوات ولا زالت تعاني منها حتى الآن. حرمت خلالها دول شرقي البحر المتوسط العربية من دور بيروت كميناء رئيسي لتجارة الترانزيت لكل من الاردن وسوريا والعراق وحتى دول الخليج العربي أحيانا . كان لحرمان الاردن من هذا الميناء وما واكب ذلك من توتر واضطراب في الأحوال السياسية مع جارتها سوريا أكبر الاثر في ضرورة الاعتماد على العقبة ميناء يمكن أن يمارس دورا أكبر من كونه نافذة بحرية وحيدة للاردن بل لدول اخرى مجاورة .

مرة اخرى اصبحت العقبة نافذة من النوافذ التي تطل من خلالها العراق على العالم الخارجي عقب قيام الحرب الدائرة الآن بينها وبين ايران واصبحت الملاحة في موانيها على الخليج على درجة من الخطورة واصبحت البصرة أحد الاهداف الرئيسية التي تسعى اليها القوات الايرانية وأصبح معه استخدام موانى العراق على الخليج أمراً محفوفا بالأخطار . حدث ذلك في نفس الوقت الذي فقدت فيه العراق - هي الأخرى - بيروت باعتبارها ميناء مروريا لجزء من وارداتها وكذلك الحال بالنسبة لميناء اللاذقية عقب توتر العلاقات السياسية مع سوريا . لذلك بدأ الاعتماد على ميناء العقبة وأصبح جزء كبير من تجارة وواردات الميناء الآن يخص العراق .

---

١ - موسى عبود السمحة ، مدينة العقبة وميناؤها ، مرجع سبق ذكره ، صص ١٥٩ ، ١٦٠ .

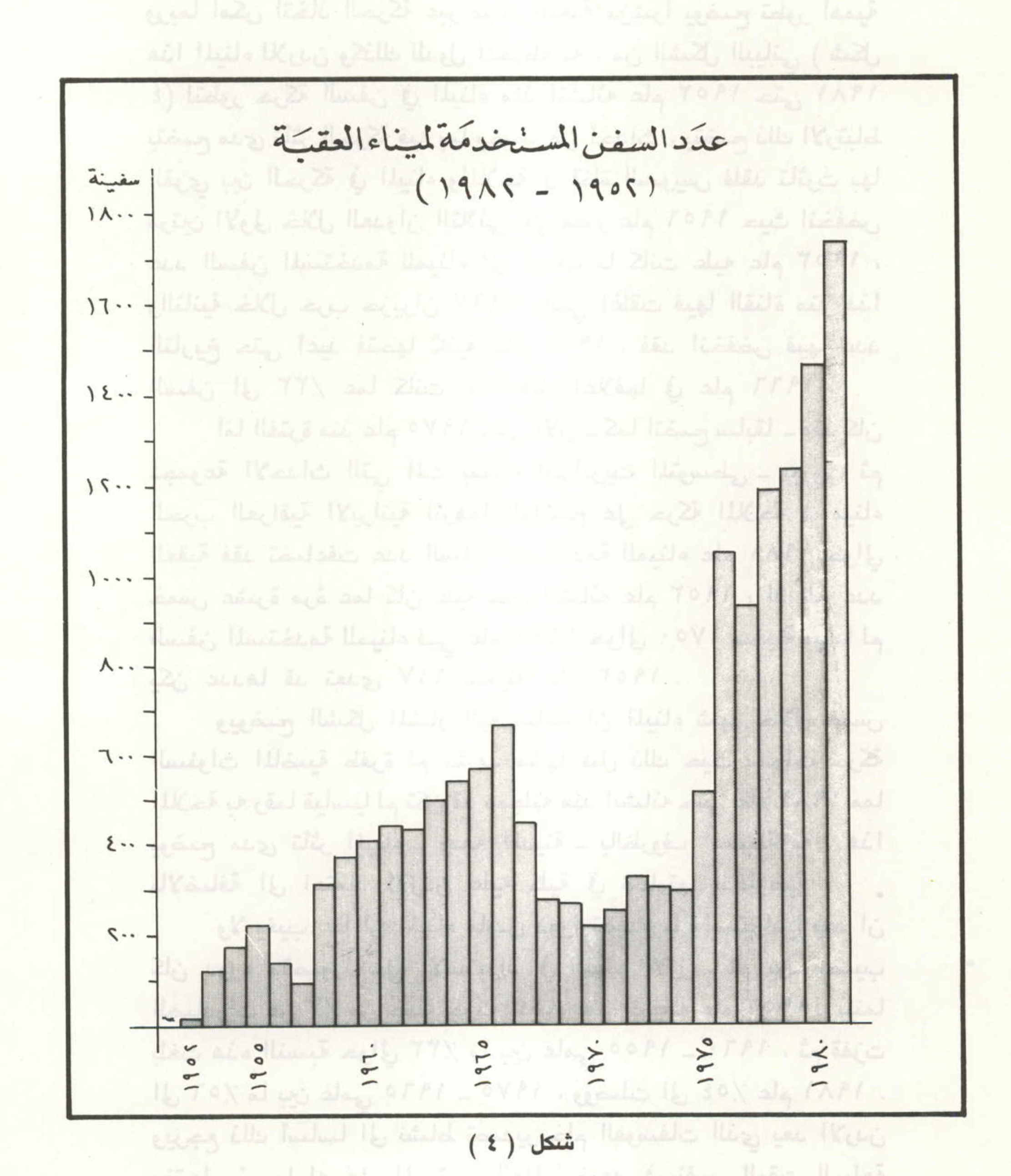
حركة الملاحة في ميناء العقبة :

وربما امكن اتخاذ الحركة عبر ميناء العقبة مؤشرا يوضح تطور أهمية هذا الميناء للاردن وكذلك للدول المحيطة به . من الشكل البياني (شكل ٤) لتطور حركة السفن في الميناء منذ انشائه عام ١٩٥٢ حتى ١٩٨١ يتضح مدى تأثر الحركة فيه بما يحيطه من أحداث . يتضح ذلك الارتباط القوي بين الحركة في الميناء والملاحة في قناة السويس فلقد تأثرت بها مرتين الأولى خلال العدوان الثلاثي على مصر عام ١٩٥٦ حيث انخفض عدد السفن المستخدمة للميناء الى نصف ما كانت عليه عام ١٩٥٣ ، والثانية خلال حرب حزيران ١٩٦٧ والتي اغلقت فيها القناة منذ هذا التاريخ حتى أعيد فتحها ثانية عام ١٩٧٥ . فقد انخفض فيها عدد السفن الى ٣٣٪ عما كانت عليه قبل اغلاقها في عام ١٩٦٦ .

أما الفترة منذ عام ١٩٧٥ حتى الآن - كما اتضح سابقا - فقد كان لمجموعة الاحداث التي ألمت بميناء الترانزيت المتوسطى - بيروت ثم الحرب العراقية الايرانية اثرهما الواضح على حركة الملاحة في ميناء العقبة فقد تضاعفت عدد السفن المستخدمة للميناء عام ١٩٨١ حوالي خمس عشرة مرة عما كان عليه حين انشائه عام ١٩٥٣ ، اذ بلغ عدد السفن المستخدمة للميناء فيي عام ١٩٨١ حوالي ١٧٥٠ سفينة بينما لم يكن عددها قد تعدى ١١٧ سفينة عام ١٩٥٣ .

ويوضح الشكل المشار اليه سابقا أن الميناء شهد خلال خمس السنوات الماضية طفرة لم تشهد مثلها قبل ذلك حيث سجلت حركة الملاحة به رقما قياسيا لم تكن قد سجلته منذ انشائه حتى عام ١٩٨١ مما يوضح مدى تأثر الميناء - ومعه المدينة - بالظروف المحيطة به ، هذا بالاضافة الى اعتماد الأردن عليه كلية في تجارتها الخارجية .

ولا يغيب عنا أن الميناء مارس دورا تصديريا واستيراديا بعد ان كان دوره مقصورا على الاستيراد في المقام الأول . لم يزد نصيب الصادرات عن ٧٪ من جملة حركة الميناء عند انشائه عام ١٩٥٣ ، بينما بلغت هذه النسبة حوالي ٣٣٪ ما بين عامي ١٩٥٥ - ١٩٦٠ ، ثم قفزت الى ٥٦٪ ما بين عامي ١٩٦٥ - ١٩٧٥ ، ووصلت الى ٥٤٪ عام ١٩٨١ . ويرجع ذلك أساسا الى نشاط تصدير خام الفوسفات الذي يعد الاردن منتجا رئيسيا له على المستوى العالمي ويعد في نفس الوقت السلعة


عدد السفن المستخدمة لميناء العقبة
(١٩٥٢ - ١٩٨٢)
سفينة
١٨٠٠
١٦٠٠
١٤٠٠
١٢٠٠
١٠٠٠
٨٠٠
٦٠٠
٤٠٠
٢٠٠
١٩٥٢
١٩٥٥
١٩٦٠
١٩٦٥
١٩٧٠
١٩٧٥
١٩٨٠

شكل (٤)

التصديرية الرئيسية للاردن اذ كان يمثل ٩٩٪ من جملة حمولة صادرات الاردن عام ١٩٨٢[1]

ولعل من التغيرات التي يمكن ملاحظتها على حركة النقل في الميناء ظهوره ميناء لنقل الركاب ، حيث بلغ عدد الركاب المستخدمين للميناء ٨٦٩٩٩ راكبا عام ١٩٨١ ويرجع ذلك لسببين أولهما تفضيل جزء كبير من العمالة المصرية الوافدة للعمل بالاردن أو العراق الى استخدام الطريق البحري بدلا من السفر بالطائرات ، وثانيهما ما يشاهده الميناء من كثافة استخدام للعبارات ناقلة السيارات التي تستخدمها العمالة المصرية الوافدة من دول الخليج خاصة الكويت وهي في طريقها لتمضية اجازتها الصيفية بمصر بعد ان أغلق طريق الكويت بيروت .

العقبة كميناء ترانزيت :

يوضح الجدول التالي تطور حجم تجارة الترانزيت في ميناء العقبة للدول المستخدمة له كميناء ترانزيت .

حجم تجارة الترانزيت في ميناء العقبة (٧٧ - ١٩٨١)

الدولة / السنة	١٩٧٧	٪	١٩٧٩	٪	١٩٨١	٪
العراق	٣٧٥٨٤	٣٧ر٣	٨٢٩٩٠٧	٥١ر٤	٣٠٢١٩٩٢	٩٩ر٧
سوريا	٥٦٩٧	٥ر٦	٥٥٨	٠ر٣	٤٦٦	٠٢ر
السعودية	٥٣٢٩٨	٥٢ر٧	٦٩٩٥٤	٤٣ر٤	٦٨٤٧	٠ر٢٠
لبنان	٣٣٧٩	٣ر٣	٢٣٢٧	١ر٥	٨٥٤	٠٣ر
الكويت	٥٩٦	٦ر	٣٢٣	٠ر٢	٥٨٩	٠٢ر
اليمن	...	...	٤٦٦٤	٢ر٩	٧	...
دول أخرى	٥١٥	٠ر٥	٤٦٧	٠ر٣	٩	...
جملة الترانزيت	١٠١٠٤٢	١٠٠	١٦١٢٠٠	١٠٠	٣٠٣٠٧٦٤	١٠٠
الجملة العمومية	١٣٨٩٣٩٠		٢٣٠١٣٦٩		٥٨٠٤٦٨٦	
نسبة الترانزيت الى الجملة العمومية	٪٧ر٣		٪٧ر٠٠		٪٥٢ر٢	

المصدر : مؤسسة الموانى ميناء العقبة ، ثلاثون عاما من البناء ، مرجع سبق ذكره ، ص ٣٩ .

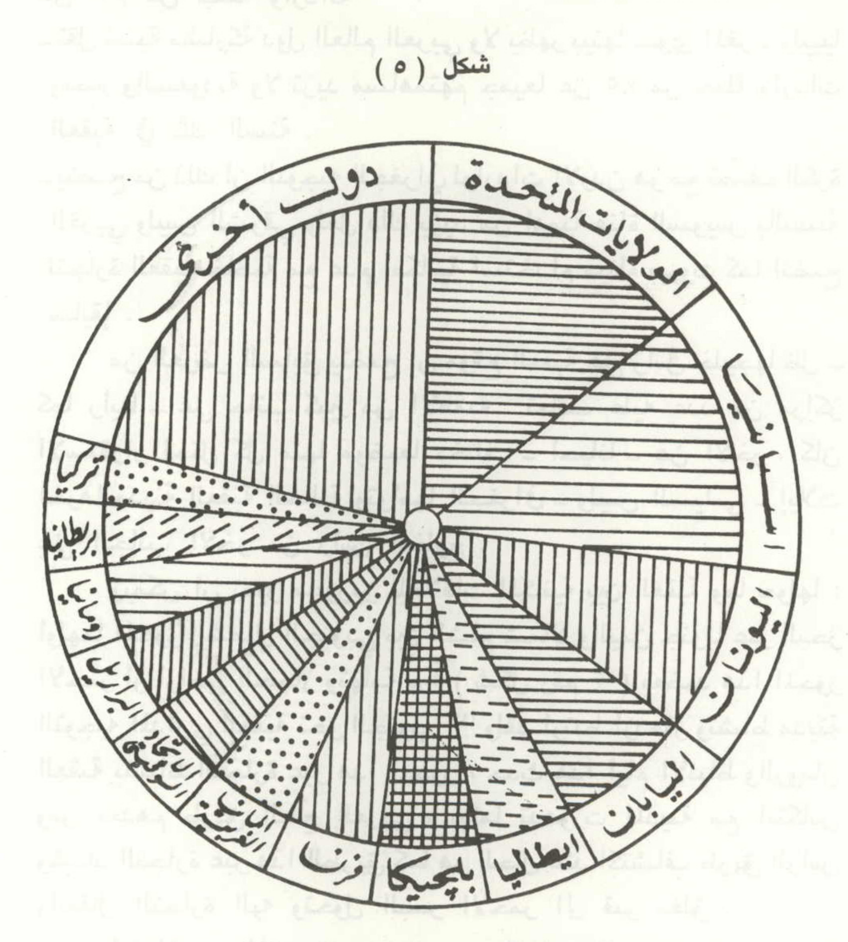
١ ـ بلغت جملة الصادرات الأردنية ٣ر٥٢٤ر٦١٦ طنا عام ١٩٨٢ ، كان نصيب صادرات الفوسفات منها ٣ر٤٨٩ر٥٩٩ طنا أي حوالي ٩٩٪ من جملة الصادرات الاردنية المصدر : مؤسسة الموانى ، ميناء العقبة ـ ثلاثون عاما من البناء ٥٢ ـ ١٩٨١ ، قسم العلاقات العامة والاحصاء ، بدون ، ص ٣٤

يتضح من الجدول السابق انه حتى عام ١٩٧٧ كانت تجارة الترانزيت لا تمثل الا حوالي ٧٪ من جملة التجارة الواردة عن طريق العقبة . كانت السعودية والعراق هما الدولتان الرئيسيتان المستخدمتان للميناء لتجارة الترانزيت ، كما يتضح أيضا أن نفوذ الميناء في هذا المجال وصل الى اليمن جنوبا والكويت شرقا وسوريا ولبنان شمالا . ولقد تغيرت الصورة كثيرا في عام ١٩٨١ حيث اصبحت تجارة الترانزيت تمثل حوالي نصف حجم التجارة الواردة للميناء واصبح العراق يكاد يكون المستخدم الوحيد لهذا الميناء - وذلك يوضح اثر التشابه الواضح سياسيا بين كل من الاردن والعراق باعتبارها من الدول الحبيسة وأثر حرمان الأخيرة من واجهتها البحرية الضيقة حيث أصبحت العقبة بديلا عن موانى العراق على الخليج العربي بعد اشتعال الحرب مع ايران .

أما عن حركة البضائع الواردة الى الميناء حسب بلد المنشأ خلال عام ١٩٨١ فانه يتضح الآتي من تحليل (شكل ٥) .

- تحتل الولايات المتحدة واسبانيا واليونان واليابان المراكز الاربعة الأولى حيث بلغ نصيب مساهمتها مجتمعه حوالي ٣٥٪ من جملة واردات ميناء العقبة ، بينما تساهم كل من ايطاليا وبلجيكا وفرنسا والمانيا الغربية والاتحاد السوفيتي والبرازيل بحوالي ٥٪ .
- أما عن التوزيع الجغرافي لهذه الواردات حسب بلد المنشأ فيلاحظ ارتفاع نصيب مساهمة دول حوض البحر المتوسط اذ تبلغ نسبة مساهمتها مجتمعة حوالي ٣٥٪ من جملة واردات الميناء . وتحتل اسبانيا (١٣٪) واليونان (٢ر٨٪) مركزا متقدما في هذا المجال .
- تمثل الواردات من دول اوروبا باستثناء المتوسطية منها حوالي ٢٥٪ ، وتعتبر فرنسا وبلجيكا والمانيا اهم الدول الاوروبية المصدرة للعقبة في ذلك العام .
- وأما القارة الآسيوية فان وارداتها تكاد تأتي في معظمها من دول شرق وجنوب شرق آسيا . وتعتبر اليابان المصدر الآسيوي الأول الى الميناء (٨ر٦٪) ويبلغ مساهمة مجموع الدول الآسيوية الاخرى حوالي ٨٪ فقط من جملة واردات العقبة في ذلك العام .
- يكاد يقتصر مساهمة الامريكتين على ما تصدره كل من الولايات المتحدة (٧ر١٣) - والبرازيل (٢ر٤٪) ، أما استراليا وافريقيا فهما يأتيان في

شكل (٥)



التوزيع الجغرافي لواردات الأردن عبر ميناء العقبة
(١٩٨١)

ذيل قائمة الأقاليم المصدرة اذ لا يتعدى نصيب مشاركة كل منهما عن ٥٪ من جملة وارداته

- تقل نسبة مشاركة دول العالم العربي ولا يظهر بينها سوى المغرب وليبيا ومصر والسعودية ولا تزيد مساهمتهم جميعا عن ٥٪ من جملة واردات العقبة في تلك السنة .
- يتضح من ذلك أن التوجيه الجغرافي لواردات الاردن هو مع نصف الكرة الغربي وليس الشرقي ولعل ذلك يزيد من أهمية قناة السويس بالنسبة لتجارة العقبة خاصة مع عدم امكانية استخدام ميناء بيروت كما اتضح سابقا .

من العرض السابق يتضح ان موقع العقبة على رأس خليجها ظل - كما رأينا - على جانب كبير من الأهمية . تعاقب عليه عدد من مراكز الاستقرار احتل كل منها موضعا يختلف - أحيانا - عن الآخر ، كان آخرها مدينة العقبة الحالية وتوأمها الجغرافي - وليس السياسي - إيلات على الجانب الآخر من رأس الخليج .

ويمكن أن نميز محورين للعلاقات المكانية بين العقبة وما حولها : أولهما المحور الشمالي الجنوبي بين الشام شمالا واليمن جنوبا عبر البحر الأحمر أو أراضي الحجاز وتهامة براً (شكل رقم ٣) يعضد هذا المحور التوجيه المداري للعقبة نحو الجنوب .[١] ولقد ارتبط ازدهار ونشاط مدينة العقبة بنشاط التجارة عبر هذا المحور ، حدث هذا أيام الأنباط والرومان ومن بعدهم طريق الحج العربي ، بينما تدهورت المدينة مع انتكاس وكساد التجارة عبر هذا الطريق كما هو الحال عند اكتشاف طريق الرأس وانتقال التجارة اليه وتحول البحر الأحمر الى قبو مغلق .

أما المحور الثاني فهو عرضي بين الخليج العربي وموانيه شرقاً وموانى فلسطين الجنوبية - خاصة غزة - ومصر غرباً . هنا نلاحظ أن تدهور أو ازدهار مدينة العقبة كان رهناً بالمنافسة بين موانئ الخليج وموانى البحر الأحمر خاصة المصرية منها هذا من ناحية ، ومسار خط التجارة بين الشرق والغرب من ناحية أخرى فهو تارة يمر بالعقبة فتزدهر

---

١ - صلاح الدين بحيري ، جغرافية الاردن ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٥

وتارة يمر بحلب وتدمر فتتدهور وتضمحل حينئذ . وكذلك الحال مع طريق الحج المصري الذي الذي كان مروره بالعقبة يعني إزدهاراً بينما بعدها عنه كما هو الحال أيام الصليبيين أفقدها أهميتها .[1]

ولقد أثر شق قناة السويس على أهمية العقبة كما أثر فيها أيضاً تطور الخريطة السياسية للمنطقة العربية والتي كان من أهم أحداثها قيام الكيان الصهيوني عام ١٩٤٨ ، ثم الحرب الأهلية اللبنانية عام ١٩٧٥ ، وأخيراً الحرب الإيرانية العراقية عام ١٩٨١ . كان من أثر هذين العاملين ظهور أهميه موقع العقبة للأردن تلك الدولة الحبيسة التي أصبحت العقبة نافذتها الوحيدة لتطل منها على العالم الخارجي بل وأصبحت نافذة للعراق أيضاً كما إتضح سابقاً .

---

١ ـ عبد الفتاح محمد وهيبة ، جغرافية المدن ، مرجع ذكره ، ص ٤٥ .

ثانيًا : معطيات المكان الطبيعية

يمثل الموضع الذي تقوم عليه المدينة عنصرا ذا أهمية بالغة في حياة المدن التجارية بوجه عام والموانى منها بوجه خاص . يعتبره البعض أساس وجود الميناء من خلال ما تمنحه الطبيعة من عوامل قيامه ونجاحه في أداء وظيفته ؛ من مكان فسيح يتيح حرية الحركة ومدخل سهل ومياه عميقة ومدى متوسط لحركة المد ومناخ مناسب[1] وهي عناصر يقل تواجدها مجتمعة في مكان واحد ، ولذلك كثيرا مايتدخل الانسان لتعديل عناصر الموضع بما يكفل نجاح الميناء في أداء وظيفته .

لقد نمت العقبة في موضع منحته الطبيعة العديد من المميزات التي من أهمها عمق المياه مما يتيح قيام ميناء ناجح ، لأن طبغرافية الساحل لها دور هام في ذلك . إن التكوين الصدعي لخليج العقبة باعتباره جزءاً من الأخدود الافريقي العظيم كان له أثره في انخفاض الساحل بشكل واضح عن المناطق المحيطة به . وتميل منحدرات البنية الداخلية بشدة من حافة الماء مباشرة الى قاع البحر بحيث لا يبعد خط عمق ٢٠ قامة أكثر من ١٥٠ مترا عن شاطى البحر ، وبالتالي فقد أمدت الطبيعة الميناء بحاجز محكم للأمواج .[2] وتتميز منطقة الميناء أيضا بالهبوط العام وذلك بميل أرضية الخليج نحو الشاطىء الشرقي خلال زمن جيولوجي حديث نسبيا .[3] ومن ناحية أخرى يقل عمق المياه الضحلة شمال منطقة الميناء فهي تقل عن ثلاثة أمتار مما يؤدي الى الحد من امتداد منشآت الميناء نحو الشمال وذلك من شأنه أن يؤمن المجال للحفاظ على المنطقة السياحية في هذا الجزء كما سيتضح فيما بعد .

رغم أن موضع المدينة يترامى عند اقدام منحدرات الجبال فوق مجموعة من المراوح الفيضية المتلاصقة والتي تؤلف مخارج الأودية

---

1 - Weigend G.G., Some Elements in The Study of port Geography, in, Mayer H.M. & Kohn C.F., edts, op. Cit., p. 365.
2 - Beheiry S., op.Cit., p. 9.
3 - Ibid.

المنحدرة الواحد تلو الآخر تجاه المدينة ، فان الساحل يتميز بخلو قاعه من الرواسب الفيضية التي تجلبها أودية الصحراء من الداخل ، وذلك نتيجة لبروز أحدى الحافات التلِّية على الجانب القافز من الصدع شرقي الميناء مباشرة مما كان سببا في تحول مجاري الأودية بعيدا عن المكان الذي أقيمت عليه الأرصفة . ولذلك فقد أمن الخليج خطر هذه الارسابات وامكانية انطماره السريع . وتعمل تيارات المد الربيعي على سحب ما يمكن أن يرسب على الشاطى الى نطاق المياه العميقة فلا تتعطل حركة السفن في الميناء ، كما تضمن نوبات المد المنتظمة تنظيف القاع تباعا من الرواسب بطريقة طبيعية دون الحاجة الى عمليات التطهير الصناعي .[1]

ولعل من ايجابيات الموضع هنا دعمه لعناصر الوظيفة السياحية ، ويتمثل ذلك في مجمعات الشعاب المرجانية التي توجد على الساحل الممتد من الحدود السعودية حتى أقصى الاجزاء الشمالية الشرقية من خليج العقبة غير بعيدة عن الساحل .

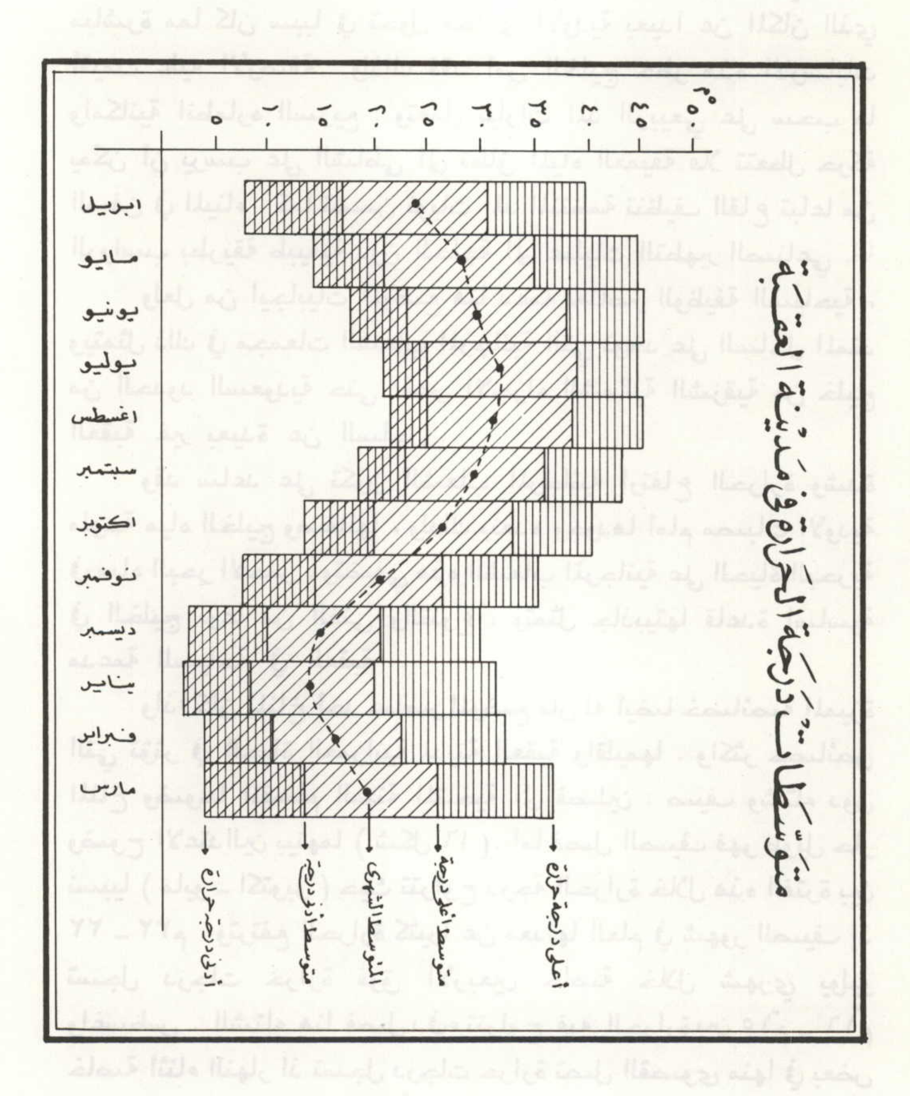
وقد ساعد على تكون الشعاب المرجانية ارتفاع الحرارة وشدة ملوحة مياه الخليج وصفائها ، ولذلك ينعدم وجودها أمام مصبات الأودية في مياه البحر الأحمر . وتضفي هذه الشعاب المرجانية على الحياة البحرية في الخليج نوعا من الغنى والتنوع . وتمثل جاذبيتها قاعدة اساسية مدعمة للسياحة في العقبة .

واذا كان المناخ أحد عناصر الموضع فان له أيضا خصائصه المميزة التي تؤثر في الحياة العمرانية لمدينة العقبة واقليمها . واكثر خصائص المناخ وضوحا انقسام السنة المناخية الى فصلين : صيف وشتاء دون وضوح الاعتدالين بينهما (شكل ١٦). أما فصل الصيف فهو طويل حار نسبيا (مايو ـ اكتوبر) حيث تتراوح درجة الحرارة خلال هذه الفترة بين ٢٢ ـ ٣٢م . وترتفع الحرارة كثيرا عن معدلها العام في شهور الصيف إذ تسجل درجات حرارة فوق الأربعين خاصة خلال شهري يوليو واغسطس . الشتاء هنا فصل دفء تتراوح فيه الحرارة بين ١٥°م ـ ١٦°م خاصة أثناء النهار اذ تسجل درجات حرارة تصل القصوى منها في بعض أيام هذا الفصل الى حوالي ٣٢°م مع جو مشمس وسماء صافية خالية من

---

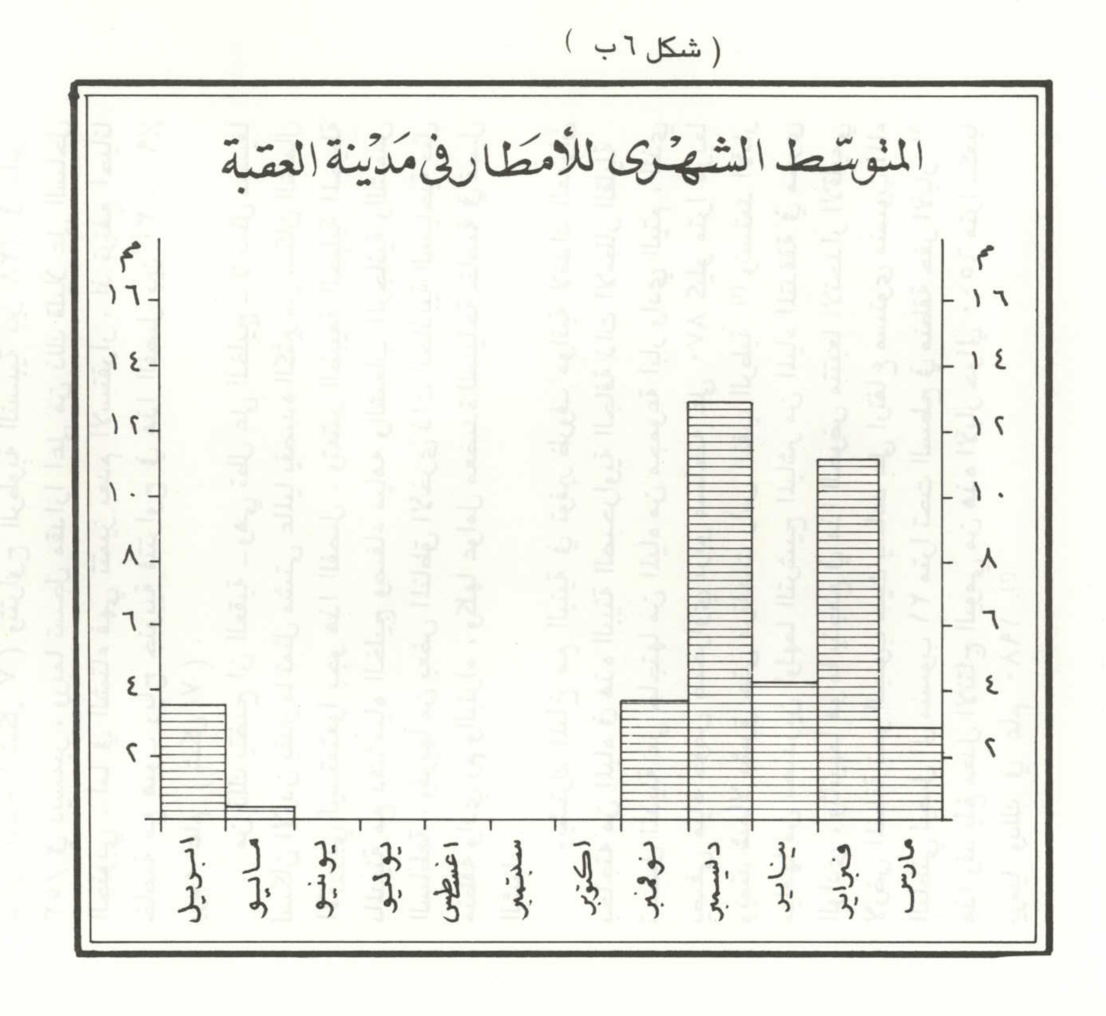
١ ـ صلاح الدين بحيري ، جغرافية الأردن ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٢٣ .

شكل (١٦)



متوسطات درجة الحرارة فى مدينة العقبة
٥٠ م°
٤٥
٤٠
٣٥
٣٠
٢٥
٢٠
١٥
١٠
٥
أعلى درجة حرارة
متوسط أعلى درجة
المتوسط الشهرى
متوسط أدنى درجة
أدنى درجة حرارة
ابريل
مايو
يونيو
يوليو
اغسطس
سبتمبر
اكتوبر
نوفمبر
ديسمبر
يناير
فبراير
مارس

(شكل ٦ ب)



المتوسط الشهري للأمطار في مدينة العقبة
م
١٦
١٤
١٢
١٠
٨
٦
٤
٢
ابريل
مايو
يونيو
يوليو
اغسطس
سبتمبر
اكتوبر
نوفمبر
ديسمبر
يناير
فبراير
مارس

السحاب تقريبا . أما الأمطار فهي قليلة للغاية اذ لا يتعدى متوسطها السنوي ٣٠سم تسقط كلها خلال فصل الشتاء موزعة على شهوره دون تركز واضح (شكل ٧) وتتراوح الرطوبة النسبية بين ٢٨٪ في مايو ، ٥٣٪ في ديسمبر ، وربما تسجل مقدارا اعلى من ذلك قليلا على الساحل الجنوبي . أما في الشتاء فهي تتميز بعدم الاستقرار ، اذ ترتفع احيانا خاصة مع هبوب رياح جنوبية فتتراوح في هذا الفصل بين ٣٠ ـ ٩٠٪ بوجه عام (شكل ٧) .

من ذلك يتضح ان العقبة ـ وهي تطل على الخليج ـ لا تمثل مصيفا لسكان الاردن بقدر ما تمثل مشتى عالميا يقصده الكثير من سكان الشمال الاوروبي ليستمتعوا بجو هذا الفصل . وتعتبر الطبيعة الجبلية المحيطة بالمدينة مع دفء مياه الخليج وصفاء مياهه والشعاب المرجانية والشمس الساطعة ، وقربها من بعض المناطق الأخرى ذات الجاذبية السياحية مثل منطقة وادي رم والبتراء ، وكلها عوامل معضدة للسياحة خاصة في فصل الشتاء .

ويشترك المناخ مع البنية في توفير ظروف مواتية لامداد العمران بحاجته من المياه في هذه البيئة الصحراوية الجافة ذات الامطار القليلة . تحصل المدينة على حاجتها من المياه من مجموعة آبار وادي اليتم ، الذي يصفي مياه حوض صحراوي تربو مساحته على ٨٧٠ كيلو مترا مربعا ويمتد شمالا بشرق حتى مرتفعات رأس النقب الرطبة .[١] وتستمد الآبار مياهها من مصدرين أولهما الترشيح المباشر من المياه المتدفقة في مجرى الوادي ، وثانيهما هو ما يتجمع في هذا الحوض متتبعا الانحدار الاقليمي لارض المنطقة نحو الجنوب حيث يساعد على ارتفاع مستوى منسوب الماء الباطني ليصل الى منسوب ٢١ مترا تحت السطح في منطقة حفر الآبار .[٢] هذا وقد بلغ معدل الانتاج اليومي من هذه الآبار حوالي ٦٥٠٠ مترا مكعبا يوميا وذلك في عام ١٩٨٠ .[٣]

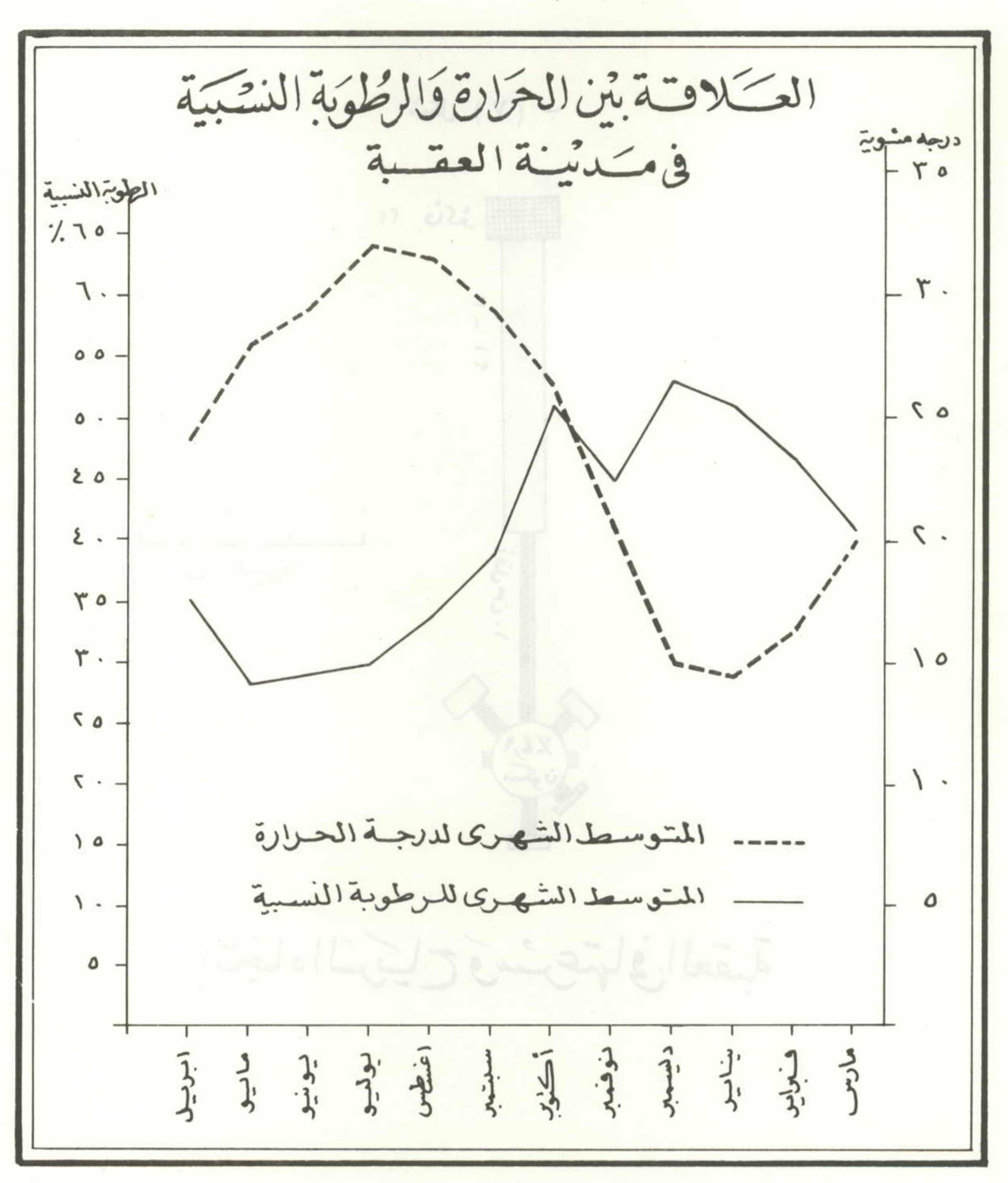
---

1 - Beheiry S., op.Cit., P. 12.

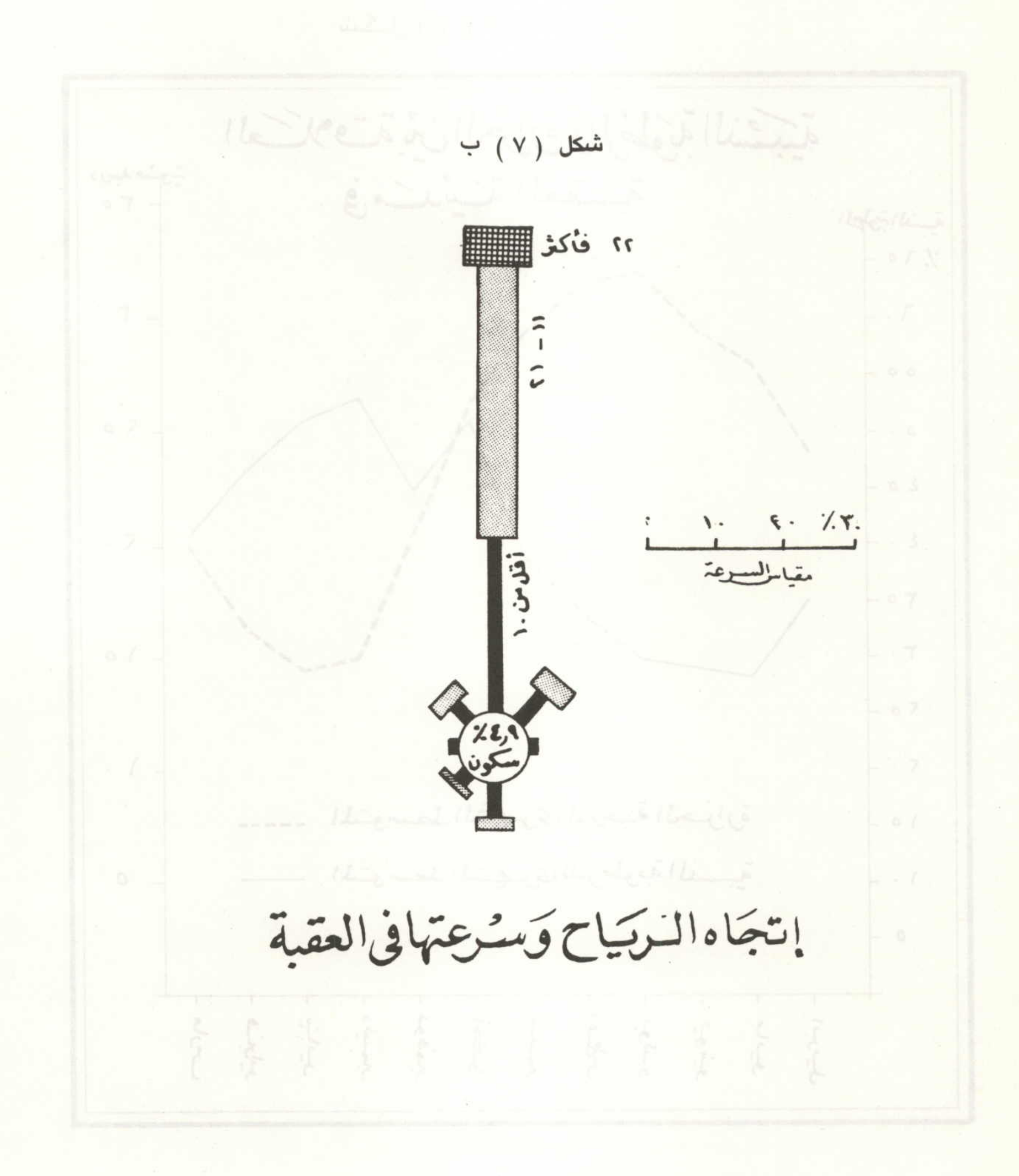
٢ ـ صلاح الدين بحيري ، جغرافية الاردن ، ص ٢٢٤

3 - Ministry of Municipal and Rural Affairs, Master plan For Aqaba and South Coast, 1981, (unpublished) p.38.

شكل (٧) ا


العلاقة بين الحرارة والرطوبة النسبية
في مدينة العقبة
الرطوبة النسبية
٪ ٦٥
٦٠
٥٥
٥٠
٤٥
٤٠
٣٥
٣٠
٢٥
٢٠
١٥
١٠
٥
درجه مئوية
٣٥
٣٠
٢٥
٢٠
١٥
١٠
٥
المتوسط الشهري لدرجة الحرارة
المتوسط الشهري للرطوبة النسبية
ابريل
مايو
يونيو
يوليو
اغسطس
سبتمبر
أكتوبر
نوفمبر
ديسمبر
يناير
فبراير
مارس

شكل (٧) ب



إتجاه الرياح وسرعتها فى العقبة

سلبيات الموضع :

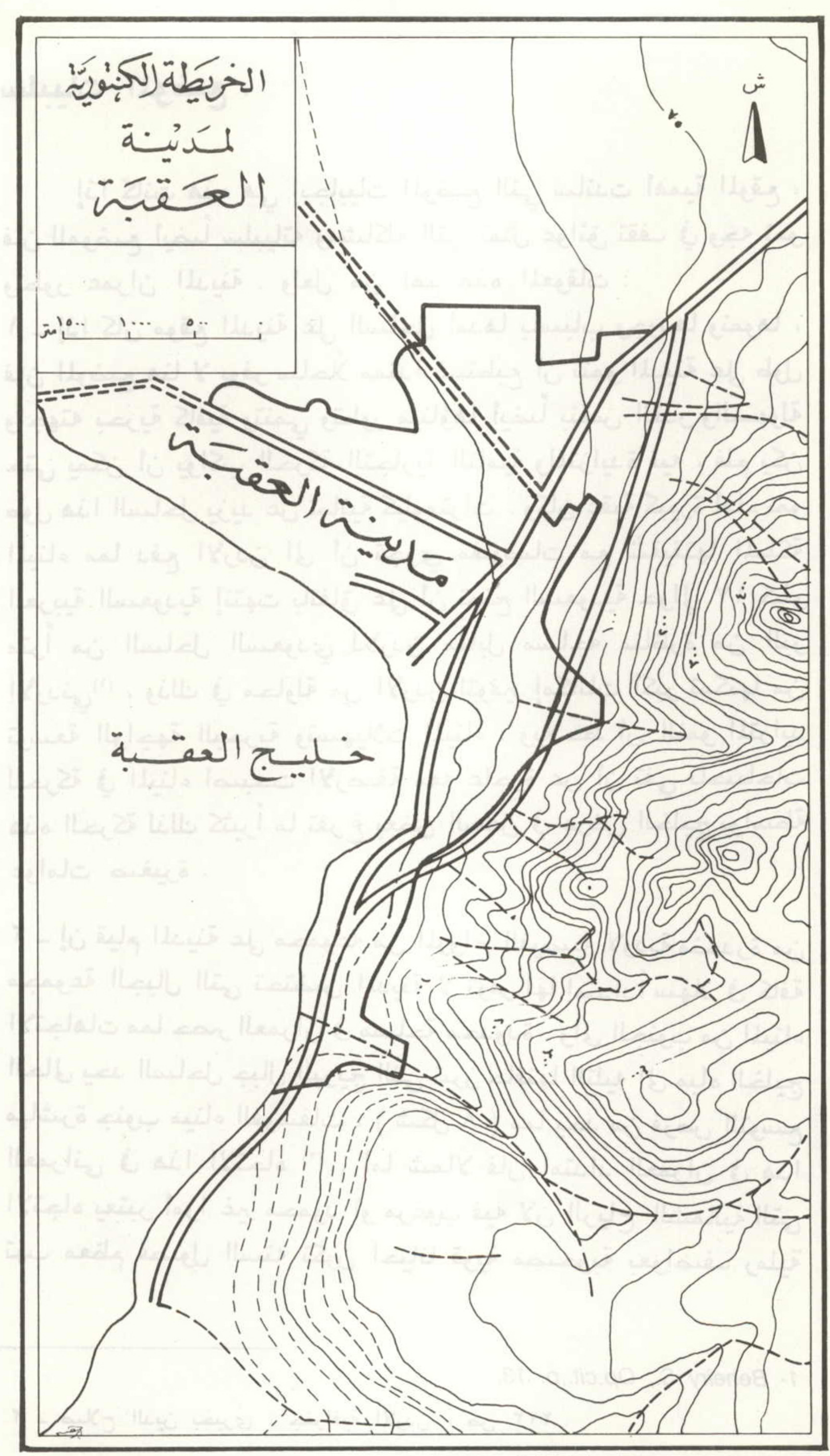
إذا كانت هذه هي إيجابيات الموضع التي ساندت أهمية الموقع ، فان للموضع أيضاً سلبياته ومشاكله التي تمثل عوائق تقف في وجه نمو وتطور عمران المدينة . ولعل من أهم هذه المعوقات :
١ ـ إذا كان موقع المدينة على الساحل أمدها بأسباب وجودها ونموها ، فإن الموضع هنا لا يوفر ساحلاً ممتداً تستطيع أن تنمو المدينة على طول واجهته بحرية كافية وتنمي وتطور ميناؤها أيضاً بنفس القدر والسهولة حتى يمكن أن يواكب الحركة التجارية النامية والمتزايدة فيه ، فلم يكن طول هذا الساحل يزيد عن ثمانية كيلومترات . وكان عقبة كبيرة أمام نمو الميناء مما دفع الأردن الى أن تجري مفاوضات مع شقيقتها المملكة العربية السعودية إنتهت باتفاق على أن تمنح السعودية حوالي ١٧ كيلو متراً من الساحل السعودي للأردن مقابل مساحة مناظرة من البر الأردني[١] ، وذلك في محاولة من الأردن لتوفير إمكانات أكبر تمكنها من توسعة الواجهة البحرية وتسهيلات الميناء . ويلاحظ أن النمو المتزايد للحركة في الميناء أصبحت الأرصفة معه عاجزة عن أن تفي باحتياجات هذه الحركة لذلك كثيراً ما تفرغ بعض السفن في عرض الخليج بواسطة عوامات صغيرة .

٢ ـ إن قيام المدينة على مجموعة من المرواح الفيضية لاودية منحدرة من مجموعة الجبال التى تحتضن المدينة لا توفر لها امتداداً سهلا فى كافة الاتجاهات مما حصر العمران فى مساحة محدودة . والى الجنوب من الميناء الحالى يحد الساحل جبال البريج التى تبرز حافتها التليه الى مياه الخليج مباشرة جنوب ميناء الفوسفات ، (شكل ٨) مما يحد من فرص التوسع العمرانى فى هذا الاتجاه [٢] . أما شمالا فان امتداد العمران فى هذا الاتجاه يعتبر أمرا غير محمود أو مرغوب فيه لأن الرياح الشمالية التى تهب معظم فصول السنه تكون احيانا قوية مصحوبة بعواصف رملية

1- *Beheiry S., Op.cit.,p. 13.*

٢ ـ صلاح الدين بحيرى ، جغرافية الاردن ، ص ٢٢٣ .

شكل (٨)



المصدر: مكبرة عن الخريطة الطبغرافية للمنبة ١ : ١٠٠٠٠٠

تحمل معها الكثير من الازعاج والضرر لعمران يمكن أن ينمو فى هذا الاتجاه [1] .

٣ ـ قامت العقبة فى بيئة صحراوية جافة قليلة الامطار ، مما كان له اثره فى قلة موارد المياه . وتمثل هذه احدى المشكلات الرئيسية التى تواجه العمران النامى للمدينة فقد أصبح مخزون الماء الجوفى لآبار وادى اليتم ـ السابق الاشارة اليه ـ لا يفى باحتياجات المدينة . وحتى مع التحول ـ كما هو مخطط ـ الى استخدام مخزون مياه قاع الديسه ، فانه من المتوقع أن تمثل مشكلة إمداد المدينة بحاجتها من المياه فى المستقبل اكبر مشكلات التنمية الحضريه فى منطقة العقبه إذا لم يتم اكتشاف مصادر اخرى قريبا خاصة مع النمو المتوقع لقطاع الصناعة فى الاقليم . ولقد اثبتت الدراسات وجود هوة كبيرة بين ما يمكن توفيره من مصادر المياه ـ آخذة فى الاعتبار استخدام مياه قاع الديسه فى المستقبل القريب ـ والطلب على المياه فى المستقبل بقدر يتراوح بين ٣ ـ ٥ مليون متر مكعب سنويا من المياه . وقد يصل هذا المدى الى قدر يتراوح بين ١٤ ـ ١٥ مليون متر مكعب سنويا إذا أخذ فى الاعتبار المشاريع المخطط لها والمتوقع اقامتها بالمنطقة فى المستقبل [2].

٤ ـ كان للموضع فى تلك البيئة الصحراوية والانقطاع الكبير بينها وبين المعمور الاردنى ، وقلة موارد المياه ، وفقر امكانات قيام بيئة زراعية ناجحة أثره فى حرمان المدينة من وجود ظهير زراعى لها يضمن امدادها بما تحتاجه من المواد الغذائية (الخضروات والالبان) . لذلك نجدها تعتمد كثيرا فى ذلك على انتاج مزارع غور الصافى التى تبعد عنها حوالى ٧٥ كيلو مترا .

---

١ ـ من شكل (رقم ٧) والخاص بوردة الرياح فى مدينة العقبة يتضح أن اكثر من ٤٠٪ من سرعات الرياح التى تردد بها على المدينة تزيد عن ١١ كم / الساعة بينما تهب ٥٪ منها بشرعة تفوق ٢٢ كم /ساعة من هذا الاتجاه ، ولا تكاد تسجل اى من الاتجاهات الاخرى هذه السرعات حيث معظمها تسجل سرعة اقل من ١٠ كيلو / ساعة .

٢ ـ المصدر : ministry of Municipal and Rural Affairs, op.cit, p.7

ثالثا : استخدام الأرض فى مدينة العقبة

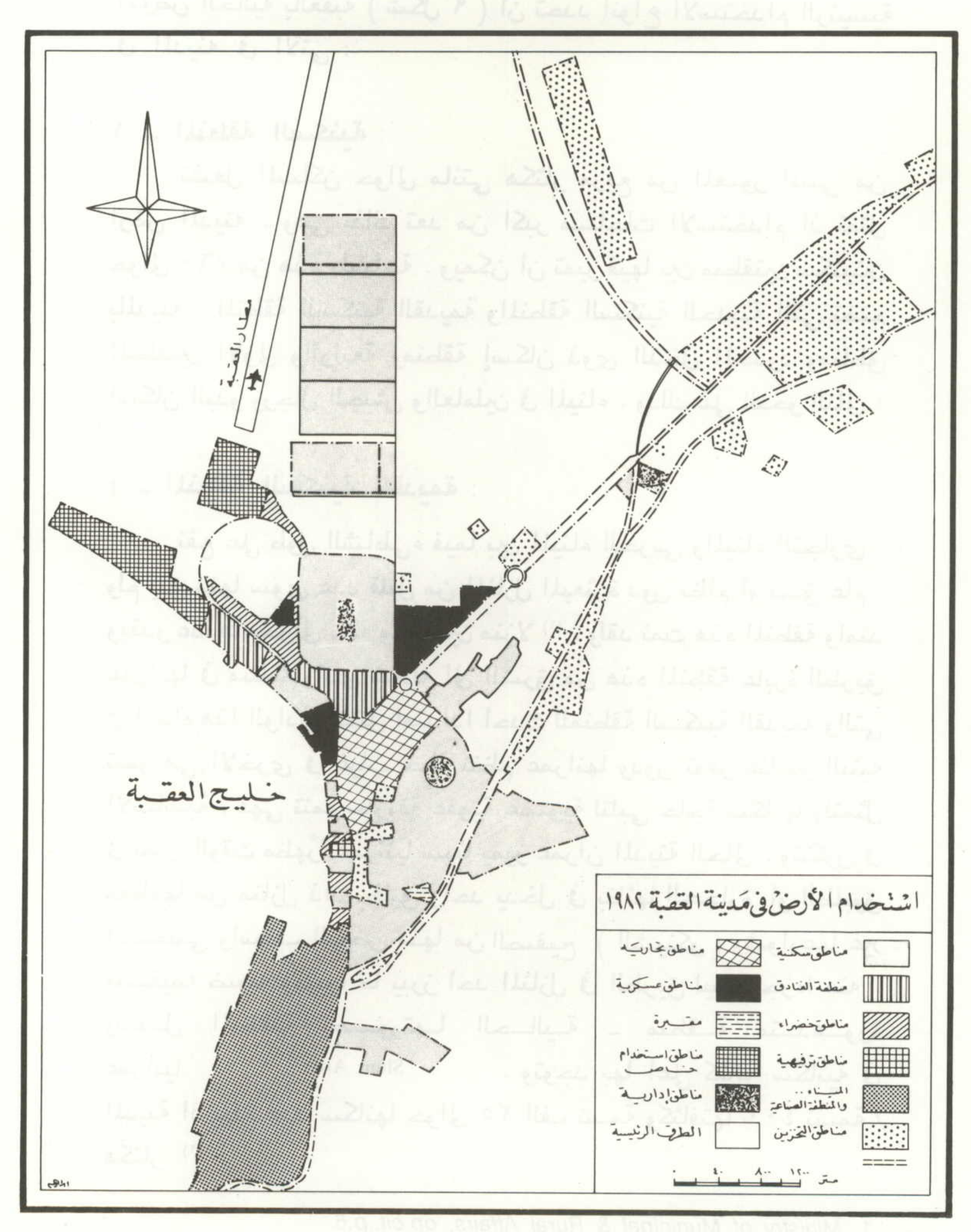
تمثل خريطة استخدام الارض فى المدينه انعكاسا واضحا لما تقدمه البيئة الحضرية بعناصرها المختلفة من امكانات يستغل من خلالها السكان أرض مدينتهم ، لذلك من الطبيعى أن تختلف خريطة استخدام الأرض من مدينة الى أخرى تبعا لتباين واختلاف العناصر الطبيعية المرتبطة بوضع كل منها . ومن ناحية أخرى تعكس التغيرات التى تطرأ على هذه الخريطة أبعادا أخرى مثل تطور ونمو أهمية عنصرى الموقع والموضع ونمو علاقات مكانية جديدة بين المدينة وما حولها من اقاليم .

وعلى ضوء امكانات الموقع والموضع فان مدينة العقبة تقوم بدورها من خلال وظيفتين رئيسيتين هما : الوظيفة التجارية ممثله فى النشاط الذى يمارسه ميناء العقبه التجارى ، وثانيهما الوظيفه السياحية التى أولاها المخطط فى العقبه ـ فى مرحلة من مراحل تخطيطها ـ الكثير من الاهتمام والرعاية مستندا على ما يملكه الاقليم من عناصر داعمه لنجاح هذه الوظيفة . أما انماط الاستخدام الأخرى فتمثلها منطقة الاعمال المركزية والمناطق الترفيهية والمناطق الصناعية . . . الخ [1] .

تتميز خريطة استخدام الارض فى مدينة العقبة بعدد من الخصائص ، من أوضحها سرعة تغيرها ، مما يعكس استجابة الانسان لتغير أهمية المكان من خلال بعدية الموقع والموضع ، فقد نمت المدينة من قرية صغيرة للصيادين قابعة على الشاطىء لا يزيد عدد سكانها عن بضع مئات من الافراد الى مدينة حديثة يلعب المخطط دورا هاما فى تخطيطها وتوجيه نموها ليواكب بذلك ما يطرأ على خريطة استخدام الارض من تغير يمكن أن يستوعب به امكانات وتوقعات المستقبل . لا يكاد يجد المتجول فى المدينة أثرا واضحا لنواة عمرانها القديم باستثناء بضع مساكن قديمة تقع الى الشمال من مدينة العقبة وفى منطقة وادى شلاله ، ولذلك يمكن

---

١ ـ كثير من الملاحظات والمشاهدات عن خريطة استخدام الارض فى المدينة تمت من خلال زيارتين ميدانيتين قام بها الباحث لمدينة العقبة كانت اولهما فى يوليو ١٩٨٢ والثانية فى يناير ١٩٨٣ .


خليج العقبة
استخدام الأرض في مدينة العقبة ١٩٨٢
مناطق سكنية
مناطق تجاريه
منطقة الفنادق
مناطق عسكرية
مناطق خضراء
مقبرة
مناطق ترفيهية
مناطق استخدام خاص
الميناء.. والمنطقة الصناعية
مناطق إدارية
مناطق التخزين
الطرق الرئيسية
متر ١٢٠٠ ٨٠٠ ٤٠٠ ٠

شكل (٩)

القول إن العقبه الحالية مدينه حديثة . ويمكن على ضوء خريطة" استخدام الارض الحاليه بالعقبة (شكل ٩) أن تحدد انواع الاستخدام الرئيسية فى المدينه فى الآتى :

١ ـ المنطقة السكنية :

تشغل المساكن حوالى مائتى هكتار مربع من المعمور المبنى من ارض المدينه . وهى بذلك تعد من اكبر مساحات الاستخدام اذ تمثل حوالى ٦٠٪ من هذه المساحة . ويمكن أن تميز فيها بين منطقتين سكنيتين بالمدينه ، المنطقة السكنية القديمة" والمنطقة السكنية الحديثة التى تضم المنطقتين الأولى والرابعة ومنطقة إسكان ذوى الدخل المحدود ومناطق اسكان البدو ورجال الجيش والعاملين فى الميناء ، وذلك على النحو التالى :

أ ـ المنطقة السكنية القديمة :

تقع على طول الشاطىء فيما بين الميناء الحربى والميناء التجارى . ولم يبق منها سوى عدد قليل من المنازل المبعثرة دون نظام أو نسق عام . ويقدر عددها بحوالى مائه وخمسين منزلا [١] . ولقد نمت هذه المنطقة وامتد عمرانها فى منطقة وادى شلاله الى الشرق من هذه المنطقة عابرة الطريق فى اتجاه هذا الوادى لتمثل امتدادا أحدث للمنطقة السكنية القديمه والتى تنمو هى الاخرى فى غياب خطة تنظم عمرانها ودون توفر عناصر البنيه الأساسية ، فهى تنمو بطريقة عفوية عضوية لتلبى حاجة سكانها ولتمثل فى نفس الوقت مظهرًا عمرانيا سيئا يميز عمران المدينة الحالى . وتتكون فى معظمها من منازل ذات طابق واحد يدخل فى بنائها الحجارة أو الطابوق الاسمنتى واسقف البعض منها من الصفيح (الشينكو) وشوارعها غير مستقيمه ضيقه وكثيرا ما يبرز أحد المنازل فى الطريق ليسد جزءا منه . وتمثل المنطقة بصورتها الحالية ـ منطقة متدهورة عمرانيا Slum Area . وتوجد بها أعلى كثافة سكانية فى المدينة اذ يبلغ عدد سكانها حوالى ٢٥ الف نسمة وكثافتها ٤٠٠ نسمة / هكتار .[٢]

1- *Ministry of Municipal & Rural Affairs, op.cit.,p.6.*
2- *Ibid., p.16.*

ب ـ المنطقة السكنية الحديثة :

مع تطور أهمية العقبة ـ كما اتضح سابقا ـ تطور ونما عمرانها ، وكان لا بد من مواجهة النمو السكانى الذى شهدته العقبة والذى قفز بعدد سكانها من حوالى تسعة آلاف نسمة عام ١٩٦١ الى حوالى ٤٠٫٠٠٠ نسمة عام ١٩٨١ .[1]

هدف المخطط الى تنمية المنطقة السكنية وبدأ البناء الى الشمال بين المنطقة التجارية شرقا والسياحية غربا . تم انشاء المنطقتين الاولى والثالثة غرب طريق العقبة ـ عمان فيما بين الطريقين الدائريين خلف منطقة الفنادق مباشرة . تلى ذلك انشاء منطقة اسكان ذوى الدخل المحدود الى الشمال من المنطقة السابقة ، وهنا تم البناء بالجهود الذاتية للافراد تحت اشراف هندسى حكومى . ويجرى حاليا بناء المنطقة السكنية الرابعة الى الشمال من المنطقة السابقة موازيا لطريق العقبه ـ عمان .

وهناك منطقة سكنية محدودة المساحة تتكون من ست مبان كل منها من اربع طوابق لاسكان رجال الجيش . ومن المتوقع ان تضم هذه المنطقة الى المنطقة السكنية الخامسة التى تقع الى الشمال الشرقى من نقطة تقاطع الطريق الصحراوى مع الطريق الدائرى .[2] ويقع اسكان عمال وموظفى الميناء جنوبا فيما بين الطريق السريع وطريق الكورنيش ويتكون من ثمانى عشرة وحدة كل منها من ثلاثة طوابق . وهناك منطقة سكنية أخرى لعمال الميناء تقع الى الجنوب من المنطقة السابقة فى اتجاه التلال مواجهة للميناء تتكون من ٢٠ فيلا وتسعة مبان كل منها تتكون من أربعة طوابق .

٢ ـ المنطقة التجارية :

يكاد يقتصر وجود الوظيفة التجارية على منطقة محدودة تمثلها منطقة الاعمال المركزية فى العقبة ، والتى تتميز بعدد كبير من الخصائص والملامح المميزة .

من أهم هذه الخصائص هو انتقالها مع نمو العمران من منطقة الى

1- *Ibid.*, p.12
2- *Ibid.*, p.7

أخرى حيث تزال المنطقة القديمة وتندثر تقريبا وتحل محلها المنطقة الجديده . كانت المنطقة التجارية فى العقبة القديمة تقع بالقرب من القلعة نواة العمران آنذاك ، ومع نمو العمران فى أوائل هذا القرن وخروجه بعيدا عن القلعة انتقل قلب المدينة التجارى الى منطقة السوق التجارى القديم الذى كان يقع على بعد حوالى مائتى متر الى الشرق من القلعه القديمه . تحده غربا القلعه وجنوبا سكن الموظفين وشرقا المنطقة السكنية ، وشمالا مسجد العقبة القديم ومكتب البريد القديم .[١] نشأت هذه المنطقة التجاريه على طول امتداد شارعين يقطعان المدينة والمنطقة التجارية من الشمال إلى الجنوب وتمثلان فى الوقت نفسه امتداداً للطريق الذى يربط العقبه بباقى اجزاء الأردن ، لذلك قامت فيه الكثير من الخدمات التى يحتاجها مستخدمو الطريق . ومع نمو عمران المدينة وزيادة كثافة الحركة على هذين الشارعين اصبح موقع القلب التجارى غير مناسب ، كما أن امتداد العمران فى اتجاه الشمال ـ كما خطط له ـ أفقد المركز التجارى موقعه المتوسط لذلك بدأ التفكير فى انشاء المنطقة التجاريه الحديثة .

بعد الانتهاء من بناء المنطقة التجارية الحالية عام ١٩٦٩ وفقا لمخطط المدينه حينئذ بدأت الهجره من المنطقة التجاريه القديمه الى الحديثه التى تقع الى الشمال منها والتى يحدها مسجد العقبه القديم والمنطقه السكنية القديمه جنوبا . وشارع الكورنيش ودار البلدية غربا وشارع مدرسه البنات شمالا وشرطة العقبه وبعض مبانى المنطقة السكنية الرابعة شرقا[٢] . وتتكون منطقة الاعمال المركزية الحديثة هذه من قطاعات ثلاث : الاولى والثانية والثالثة ، متتابعه من الجنوب الى الشمال . وتمتاز المنطقة بكونها مخططة مما يسهل ارتيادها ويقلل من مشكلات الازدحام بها . ويخترق المنطقة شارع رئيس يتوسطه ساحة لانتظار السيارات وموقف لسيارات الاجره . ويتجمع بالمنطقة العديد من المحلات المتنوعه الانشطه وكذلك فروع لكثير من البنوك ، ودور للسينما ، وبعض الفنادق المتواضعه وعدد من المطاعم والمقاهى .

من السمات المميزة لهذه المنطقة أيضا وجود حديقة عامة وسط المنطقة

١ - موسى عبود السمحه ، مدينة العقبه وميناؤها ، ص ١٣٥ .

٢ - المرجع السابق ص ١٣٦

التجارية الاولى ، وكذلك قلة المساكن الخاصة وعدم وجود تخصص سلعى فى كل من المناطق الثلاث . ويعد جزؤها الجنوبى (المنطقة التجارية الاولى) أكثر اجزائها نشاط . وقد حرص المخطط هنا عل أن يستفيد من الشوارع الخلفية للمنطقة فى تخصيصها لبعض الانشطة مثل محلات الخضروات والقصابين وبعض الورش مما كان له أثره فى إضفاء طابع مميز على المنطقة .

بالاضافة الى منطقة الاعمال المركزية هذه ، هناك مناطق تجارية صغيرة محدودة المساحة مبعثرة بحيث لا يمكن ضمها فى مساحة واحدة تبدو على خريطه استخدام الارض منطقة تجارية . هناك مركز تجارى يضم ايضا بعض الخدمات الطبية فى المنطقة السكنية الاولى ، وبعض المحلات المبعثره فى منطقة اسكان ذوى الدخل المحدود وبعض المحلات التى تنتشر فى منطقة انتظار الشاحنات لتخدم احتياجات السائقين . يوجد عدد كبير من المحلات ذات الانشطه التجارية المتعددة والمتنوعة فى منطقة شلاله السكنية لتفى احتياجات سكانها نظرا لبعدها عن المنطقة التجارية من ناحية ، ونموها بطريقة عفوية تحاول أن توفر لنفسها اكتفاء ذاتيا من الخدمات الاساسية من ناحية اخرى .

٣ ـ المنطقة السياحية :

أعطى مخطط مدينة العقبه الكثير من الاهتمام لتنمية السياحه فيها حيث تتوافر بالمدينه واقليمها عناصر قيام هذه الوظيفه بنجاح ، من مياه دافئة هادئه صافيه وتكوينات مرجانية بديعة المنظر وعناصر كثيره سبقت الاشاره اليها . هذا بالاضافه الى قربها من مناطق سياحية مثل البتراء ، ومنطقة وادى رم .[1] ومن الطبيعى ان تقترن الوظيفة السياحية بساحل الخليج ، فهى تمتد من الاستراحة السياحية ـ الواقعة بين الميناء التجارى القديم والميناء الحديث ـ شمالى الميناء مباشرة حتى منطقة القصور الملكية . ويبلغ طول هذا القطاع من الساحل حوالى ثلاثة كيلو مترات تشغلها عدد من الفنادق . ومما تجدر الاشارة اليه ان الميناء

---

1 — *Beheiry S., Op.cit.,p. 13.*

العسكرى يقف حاجزا دون استمرار المنطقة السياحية بشكل متصل ، فالى الجنوب من هذا الميناء يقع فندق شاطىء النخيل ويستمر الشريط جنوبا حتى الاستراحة السياحية . ومن ناحية اخرى نجد الشاطىء فى امتداده الجنوبى يقتصر على بعض المناطق السياحية الشعبية ، ولا يتمتع الشريط الساحلى فى هذا القطاع بأية عناية فهو شاطىء نظيف ومرافقه السياحية لا تتوافر فيها الشروط الصحية المطلوبة .

ورغم ان قلعة العقبه تمثل احدى المناطق الاثرية ليس فى العقبه فقط ولكن فى الاردن ، فانها لم تلق العناية الكافية بما يتناسب وأهميتها السياحية . أما الشاطىء فى امتداده الشرقى فان قربه من الميناء حال دون تنميته رغم وجود خطط توصى بتنميته سياحيا .

لقد كانت المنطقة السياحية حتى وقت قريب مقصورة على شريط من الساحل ولا يزيد عرضها عن مائتى متر ، ولكن مع نمو وازدهار السياحه بالمدينة وتطور الحركة بالميناء ، نمت وتطورت منطقة الفنادق لتمثل صفا ثانيا لفنادق الشاطىء فى مثلث يمتد بين المنطقة السكنية الاولى شمالا ومنطقة الشاطىء جنوبا والمنطقة التجارية الثالثة شرقا . ولقد أدى تجاور ميناء العقبه والمنطقة السياحية وتقاسمها لساحل المدينة والواجهه البحرية الى حدوث نوع من الصراع والمنافسة بينهما . ويمثل نمو الحركة فى الميناء وتزايدها وما تسببه من ازعاج وتلوث وتحديد لمنطقة الاستمتاع بالسياحة الشاطئية خطرا يهدد الوظيفة السياحية بالتراجع والانكماش امام النمو المطرد لانشطة الميناء والانشطه الاخرى المتصله به .

٤ ـ منطقة الصناعة والتخزين :

كان للانقطاع الجغرافى بين العقبه والمعمور الاردنى من ناحية ، واعتماد الاردن على سلع تامه الصنع فى معظمها من ناحية اخرى أثره فى جعل العقبه ميناء مرور لبلد نام يستورد معظم حاجياته الضرورية من الخارج . تنزل الواردات من الخامات والسلع المصنعه أو شبه المصنعه لتحمل مباشرة الى عمان دون ان يكون للعقبه ادنى نصيب وهى بذلك

تفتقر لقيام مركب صناعى ولو على نطاق ما يسمى بصناعات الموانىء .[١]

لذلك نجد المنطقة الصناعية هنا فى معظم الاحيان باستثناء مصنع الاسمده الفوسفاتيه فى جنوب الميناء ـ تشغلها مخازن ومناطق حرة ومناطق انتظار للشاحنات والخدمات المتصلة بها بالاضافة الى بعض الورش والصناعات الخفيفه مثل صناعة الحوائط سابقة التجهيز والطوب (الطابوق) . . . الخ .

ويمكن ان تحدد المناطق التالية ضمن حدود الوظيفة الصناعية فى العقبه :[٢] ـ

أ ـ منطقة انتظار الشاحنات :

تقع شمالا فى مدخل المدينة على طريق " العقبه ـ عمان " وفى جانبه الشرقى وتستخدم لانتظار الشاحنات الداخلة الى الميناء ، بالاضافة إلى بعض التسهيلات والخدمات الخاصة الأخرى وعدد من الورش الخاصة باصلاح السيارات ومحطات التزود بالوقود . والكثير منها أنشىء دون موافقة أو اشراف الجهات المسؤولة .

ب ـ المنطقة الحرة الأولى :

تغطى المنطقة الحرة الأولى حوالى سبعة وعشرين هكتارا ، وهى تلى فى موقعها منطقة انتظار الشاحنات جنوبا . وتتكون من مخازن كبيرة غالبا ما تشغلها السيارات والشاحنات المستوردة . ويتوقع انشاء منطقة ثانية غرب مخازن التبريد .

ج ـ المخازن العراقية :

تقع جنوب شرق منطقة انتظار الشاحنات وتشمل مبانى سابقة التجهيز تستخدم فى تخزين البضائع العراقية والواردة عبر الميناء .

---

١ ـ صلاح الدين بحيرى ، جغرافية الأردن ، ص ٢٢٧ .

2 — *Ministry of Municipal & Rural Affairs, Op. cit, pp.4 —6.*

د ـ مصنع الطابوق الاسمنتى :

يقع على الجانب الشرقى لخط السكه الحديد القادم من الشمال المستخدم فى نقل خام الفوسفات من مناجم الحسا . وقد نمت حوله بعض المبانى السكنية التى تنقصها المرافق الاساسية والخدمات من مياه وصرف صحى . ويتوقع أن تكون هذه المنطقة امتدادا للمنطقة السكنية الخامسة مستقبلا .

و ـ مناطق اخرى :

وتشمل مخازن التبريد الى الجنوب من منطقة انتظار الشاحنات ومحطات التزود بالوقود ومحطة السكة الحديد ومصنع صغير للحوائط سابقة التجهيز . هذا بالاضافة الى منطقة محدوده تقع الى الغرب من المدينة القديمة على طول الكورنيش حيث يوجد عدد من المحلات وورش الصيانه الصغيرة بالاضافة الى عدد من ورش النجارة وأعمال الحدادة . وينتشر بالمدينة خاصة خلف المنطقة التجارية عدد من المحلات المتناثرة التى تقوم بها بعض الصناعات المحلية البسيطة مثل صناعة الاحذية والتنجيد . . .الخ .

٥ ـ المناطق الترفيهية والمساحات الخضراء :

رغم أن العقبه تقع فى بيئة صحراوية ألا أن الاهتمام بالتشجير وتوفير مساحات خضراء بالمدينة سياسية تتبناها الجهات المسئولة مما كان له أثره فى انتشار الخضرة فى مساحات متفرقة هنا وهناك لتمثل ملمحا عمرانيا فى العقبه . وتوجد اكبر المساحات الخضراء بالمدينة على طول ساحلها ممثله فى مجموعة من اشجار النخيل المنتشرة على الشاطىء خاصة بالقرب من القلعة ، كما يستمر هذا النطاق خلف سلسلة فنادق الشاطىء وان كان مهملا بشكل واضح يحتاج الى عناية ورعاية لتعرض معظم اشجاره للتدهور والاهمال والتدمير . توجد أيضا حديقة عامه فى المنطقة التجارية الاولى ، كما توجد حديقة أخرى الى الشمال من المنطقة السكنية عند انحناء طريق الكورنيش صوب الميناء جنوبا .

٦ ـ مناطق استخدام اخرى:

نظرا لحساسية الموقع تشغل المعسكرات مساحات من اراضى المدينة منذ نشأتها حتى الان ، فقد شغلت معسكرات الجيش البريطانى مساحة من ارض المدينة ولا زال بعضها قائما ومستخدما الى الآن . يلاحظ ان مواقع هذه المعسكرات كانت حين انشائها متطرفة بعيدة عن عمران المدينة ، ولكن مع التطور والنمو العمرانى الذى شهدته المدينه خاصه فى الفترة الأخيرة اصبحت بعض هذه المعسكرات تقع فى وسط المدينه . وتشغل المنشآت العسكرية الجزء الشمالى الغربى منهاالمدينه ، يحدها شارع عمان فى جزئه الممتد بين الدوار الاول والدوار الثالث شرقا والمنطقة السكنية الحديثة غربا والمنطقة التجارية ومبنى مجمع العقبه الحكومى وشارع الكورنيش جنوبا .[١] اما الميناء العسكرى (الحربى) فهو يقع الى الغرب من شارع الكورنيش بموازاة الثكنات العسكرية . وتوجد ايضا منطقتان الاولى تقع شرق الميناء وجنوبه مباشرة وهى قوة حرس الميناء ، والثانية على خط الهدنة مع اسرائيل بين الشاطىء والمطار القديم . اما الميناء الحربى فهو يتوسط الشاطىء السياحى الترفيهى بين فندق شاطىء النخيل جنوبا وفندق السمكه غربا اى على الزاوية الشمالية الغربية لرأس الخليج تماما [٢] .

اما الميناء فهو يشغل الجزء الجنوبى من ساحل العقبة جنوب القلعة مباشرة لمسافة حوالى ٧ر١ كيلو مترا . وهي تتكون من عدد من الارصفة وكذلك مجموعة من المخازن التى تمتد فى محور طولى شمالى جنوبى بحذاء شاطىء الميناء لاستخدامها فى تخزين البضائع الواردة :المحليه منها والعابرة (ترانزيت) والجزء الجنوبى من الميناء يشغله ميناء تصدير الفوسفات ويتكون من رصيفين مجهزين آليا لذلك ،تخدمها مجموعة من المخازن التى تتسع لحوالى ١٦٠ الف طن من الفوسفات .

ومن الاستخدمات الاخرى أيضا المقابر التى توجد فى منطقتين رئيسيتين الاولى بين المنطقة السكنية فى البلدة القديمه وسكن الموظفين

١ ـ موسى عبود السمحه ، مدينة العقبه وميناؤها ، من ص ١٤٥ ـ ١٤٦

٢ ـ المصدر السابق .

غربى طريق الشاحنات ، والثانية تقع الى الجنوب منها بين سكن الموظفين ومستشفى العقبه [1] . وموقع كل منها اصبح غير مناسب حاليا . لذلك يجب على الجهات المسئولة المبادرة بنقلها الى مكان آخر يناسب النمو الحالى لعمران المدينة .

رابعًا : مشكلات البيئة الحضرية لمدينة العقبة

تواجه مدينة العقبه حاليا عددا من المشكلات الحضرية ، وهى فى معظمها مشكلات موضع اكثر منها مشكلات موقع . إن النمو المطرد والسريع الذى يصعب احيانا على المخطط أن يتوقعه نتيجة لخضوعه لظروف يصعب التنبؤ بها وتوقع حدوثها ، مثل التغيرات التى ألمت بالخريطه السياسية لمنطقة الشرق الاوسط فى العشرة أعوام الاخيرة ، يعد أحد الاسباب الكامنه وراء بعض مشكلات البيئة الحضرية فى العقبه .

ويعتبر الصراع والتنافس بين قطاعات الصناعة والميناء والسياحة من اكبر المشكلات التى تواجهها المدينة حاليا ومستقبلا . وتتميز النطاقات الوظيفية - كما اتضح من خريطة استخدام الارض - بأنها موزعة بقدر كبير من التجانس والتناسق فى نطاق رقعة المعمور الحالى من أرض المدينة . [2] وتتقاسم الساحل الوظيفة السياحية والفنادق فى جزئه الشمالى والميناء فى جزئه الجنوبى ، بينما تقع المنطقة التجارية والسكنية خلفهما مباشرة الى الشرق والشمال ، أما الصناعة فهى إما على طول مدخل المدينة شمالا واما جنوب الميناء . يعود هذا التناسق فى التركيب الوظيفى الى جهود الخطة المتوسطه المدى لهيئة تخطيط العقبه التى حرصت على تقليل انتشار وتبعثر الوظائف المختلفه . لكن النمو المطرد الذى تشاهده العقبه حاليا - خاصه إذا استمر بمعدله الحالى - سوف يؤدى الى صعوبة النمو السهل الميسر لبعض القطاعات الوظيفية وفقا

---

١ - المرجع السابق ، ص ١٤٧ .

2 — *Beheiry S.,Op.cit.16.*

لاحتياجاتها ، مما يجعلها أمام احد اختيارين أولهما أن تنتقل كلية الى موقع جديد وثانيهما أن تفتح لها فروعا فى مناطق اخرى . وكلا الخيارين مكلف اقتصاديا وأحيانا غير ممكن ويؤدى الى نمو غير عضوى ، غير متوازن لاستخدامات الارض فى المستقبل . مما يؤدى الى نوع من التلاحم والاضطراب فى توزيع انماط الاستخدام بدرجه قد تزعج بعضها البعض كما هو الحال بين المنطقة الصناعية وكل من المنطقة السكنية والمنطقة السياحية .

ان نمو ميناء العقبة التجارى ومجموعة الانشطة التابعة له من مخازن واماكن انتظار الشاحنات وأنشطة اخرى ، أصبح يمثل ازعاجا كبيرا للوظيفة السياحية تتقاسم معه الواجهة البحرية للمدينة ، مما يمكن أن يفقدها الكثير من جاذبيتها ويكفى فى هذا المجال الاشاره الى عدد السفن الكثيره المنتظره فى الخليج خارج الميناء امام المنطقة السياحية محدده بذلك المساحة المتاحة للاستخدام السياحى من المسطح المائى الخليجى وهو محدود أصلا .

ومن ناحية اخرى فأن الطموح لدى المخططين لتنمية المنطقة الصناعية فى المدينة لتمثل قاعدة اقتصادية مدعمة لحياة المدينة فى المستقبل قد أشرك الصناعة بالتالى فى التأثير على صورة الصراع والتنافس بين الوظائف الثلاث . ويمكن أن نتبين ملامح وآثار هذا الصراع فى الاتى :

١ - يمثل عدم امكانية تنمية بعض الانشطة الإقتصادية فى المدينة خاصة قطاع السياحة والأنشطة المتصله به احد آثار هذا الصراع . إن إتاحة الفرصة لنمو الميناء وانشطته ومعهما الصناعة واقترابهما وتأثيرهما المباشر على السياحة من شأنه أن يمثل خطرا كبيرا على هذا القطاع الهام ويجعل من المحتمل معه أن تفقد الوظيفة السياحية الكثير من امكاناتها وعناصر نجاحها عن طريق ماسوف تعانيه من مشكلات الازعاج والضوضاء والتلوث وتدمير البيئة البحرية وموت أو تدهور مستعمرات الشعاب المرجانية . لذلك يمكن القول إن الخطر محدق يهدد السياحة فى العقبه مما قد يحرمها من السياحة العالمية

ويجعلها مقصورة على السياحة المحلية وهى محدودة للغاية . ويمثل ذلك خسارة قومية كبيرة اذا علم ان السياحة تمثل موردا هاما من موارد الاردن الاقتصادية . اذ قدر العائد منها بحوالى ١٫٥ مليون دينار من الدخل القومى الاردنى عام ١٩٨٠ [١] .

٢ ـ لن يقتصر أثر نمو قطاعى الميناء والصناعة ـ مستقبلا ـ على ما قد يسببانه من تأثير سيء على قطاع السياحة ، بل ان اثره سيعم الحياة الحضرية كلها إذ من المتوقع أن يحدث تدهور تقهقر للاوضاع الديموغرافيه والاقتصادية على المدى المتوسط والبعيد .[٢] إن نمو مجتمع حضرى تتصارع فيه وظائف المدينة المختلفه بهذه الطريقة من شأنه أن يخلق مجتمعا حضريا منفرا وغير مشجع للسكنى بهوائه الملوث وضوضائه المزعجة ومن شأن ذلك أيضا ان يواكبه نوع من انكماش وعزوف سكنى طبقات معينه بالمدينة مقابل نمو مطرد لمناطق التدهور السكنية Slum Areas التى تتأثر بادخال الصناعة والانشطة المتصلة بها . لذلك يجب أن يتوافر نوع من الحس الجغرافى لدى مخططى العقبه الآن يتم من خلاله تنمية متوازية آخذة فى الاعتبار نمو قطاعات مختلطة الوظائف مع محاولة ابعاد الصناعة الى مناطق فى أطراف المدينة يبتعد معها تأثيرها السيء على المنطقتين السكنية والسياحية . ولعل مما يجدر ذكره هنا أن المخطط الذى أعد اخيرا حرص على ذلك الى حد كبير .

٣ ـ ادى النمو المطرد لقطاع الميناء بوجه خاص الى طفرة كبيرة فى إعداد سكان العقبه حاول المخطط معها أن يوفر السكن المناسب لافراد المجتمع . وكان ذلك عبئا كبيرا على خريطة استخدام الارض فى مدينة محدودة الرقعة المساحية . لقد نمت المنطقة السكنية فى المدينة فى الفترة الاخيرة نموا كبيرا يشاهد بوضوح فى شمال المدينة فى المناطق السكنية الرابعة والخامسة محاذيا لطريق غور الصافى فى وادى عربه . ولم يجد المخطط امكانية لنمو المنطقة السكنية جنوبا او شرقا

1 — *Ministry of Municipal & Rural Affairs, Op. cit.,P.68.*
2 — *Ibid., p.69.*

واضطر الى الامتداد شمالا فى مصب وادى عربه رغم مثالب الامتداد فى هذا الاتجاه نظرا لتعرض المنطقة لرياح نشطه وعواصف غبار تأتى من الشمال فى بعض أوقات السنة كما يتضح من وردة الرياح (شكل رقم٧) وتسبب الكثير من الازعاج والضرر لصحة السكان .

إن تبنى المخطط والسياسة الاسكانية للدولة هنا ضرورة توفير المسكن المناسب لسكان المدينة من الوطنيين من شأنه أن يضع على كاهله عبئا كبيرا قد لا تستطيع تحمله أو الوفاء بكل احتياجاته فى المستقبل القريب مما يستوجب معه العدول عن هذه السياسات ومحاولة تشجيع القطاع الخاص والجهود الذاتية للافراد فى بناء منظم مخطط تحت إشراف هندسى حكومى اكثر من الاعتماد على مشروعات الاسكان الحكومى التى تنفذ حاليا .

٤ ـ يمكن القول ان كل صادرات وواردات الميناء ـ باستثناء الفوسفات ـ يتم نقلها عبر طرق برية ثلاثة هى طريق عمان العقبه الصحراوى ثم طريق غور الصافى الحدودى ثم الطريق الساحلى الجنوبى الموصل الى الحدود السعودية . ويلاحظ ان معظم حركة النقل تتم عبر الطريق الاول حيث قدر عدد السيارات المستخدمة لهذا الطريق عام ١٩٨٢ بحوالى ٢٦٦٠ سيارة فى اليوم منها حوالى ١٩٩٥ شاحنه اى بمعدل حوالى شاحنتين فى الدقيقة [١] . تمر الشاحنات والسيارات المحملة بالبضائع عبر مدينة العقبه وهى فى طريقها الى الميناء أو وهى خارجة منه .

اذا أخذ فى الاعتبار النمو الحالى والمتوقع لحركة النقل المارة عبر هذا الطريق بالمدينة فانه يتوقع ان تزداد حدة كثافة النقل عبر مخارج المدينة بشكل قد يترتب عليه حدوث اختناقات مرورية ، وان كانت بوادرها قد بدأت الان خاصة فى أوقات الذروة ، أو عندما يستخدم بعض السائقين جزاء من الطريق اماكن انتظار لشاحناتهم . وتمثل حركة النقل المستمره عبر مخارج المدينة مصدر ازعاج كبير لحركة النقل داخل المدينة ويتوقع لها أن تزداد حدة فى المستقبل مما يستدعى معه ضرورة تدخل المخطط هنا لحل المشكلة فى اقرب فرصه .

1- Ibid., P.32.

خامساً : نظرة مستقبلية

اذا كانت هذه امكانات الموقع والموضع والعلاقة المتبادلة بينهما التى انعكست وظهرت على خريطة استخدام الارض بالمدينة ومشكلاتها الحضرية التى تواجهها الآن ومستقبلا ، فان السؤال الذى يفرض نفسه الان هو : ماذا عن المستقبل للاجابة على هذا السؤال نعرض فى ايجاز سريع الخطوط العريضة لمخطط العقبه الحالى الذى يرسم حياتها حتى نهاية هذا القرن . ويمكن تحديد هذه الخطوط على النحو الاتى [١] :

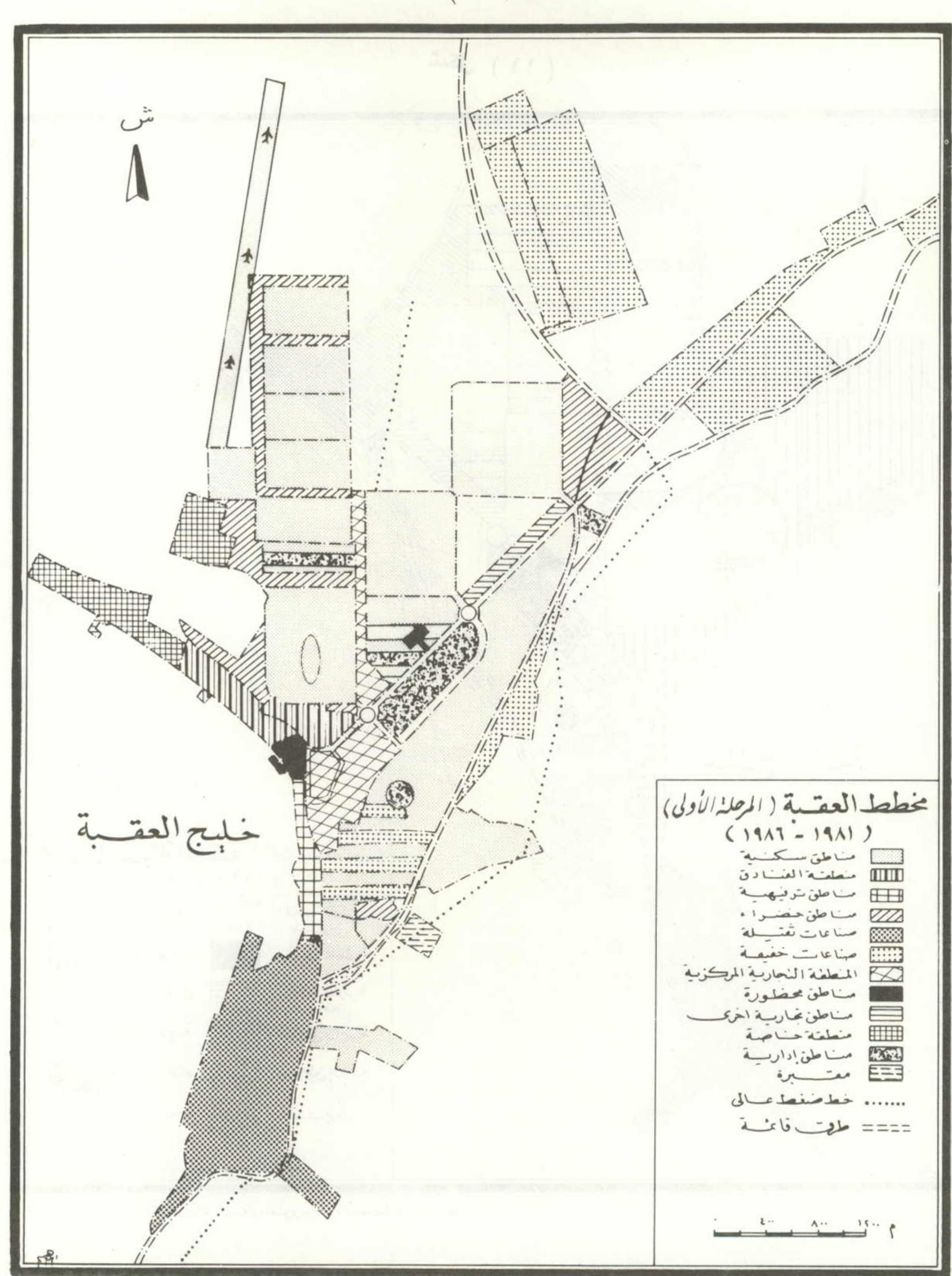
* اذا كان مخططا سابقا للمدينة حرص على تدعيم وتشجيع قيام الوظيفة الساحية بها ، فان الخطة الحالية ـ الطموحة فى آمالها ـ تهدف الى محاولة إيجاد مزيد من التنوع لوظائف المدينة بتطوير الصناعة كوظيفة رئيسية بها مستقبلا . ويعتبر ذلك هدفا لكثير من مخططى المدن التجارية والموانى [٢] .

* تتم التنمية الحضرية والعمرانية للمدينة واقليمها فى خطة مرحلية يرجى أن تنفذ على مراحل ثلاث ، يشمل اولها الفترة من (٨١ ـ ١٩٨٦) ، يليها المرحلة الثانية التى تمتد من (٨٧ ـ ١٩٩٢) بينما تشمل الفترة الاخيرة المدة الباقية حتى نهاية هذا القرن كما يتضح من (اشكال ارقام ١٠ ، ١١ ، ١٢ ،) تهدف الخطة فى خطوطها العريضة وفى مراحلها الثلاث الى تنمية قطاعات الاسكان والخدمات المتصله بها والسياحة والصناعة والانشطة التابعة لها وذلك لمدينة العقبه واقليمها . والمتوقع ان يسكنها حوالى ١٥٧٠٠٠ نسمه فى نهاية المرحلة الثالثة . كما تهدف الخطة الى محاولة تخفيف حدة الصراع والمنافسة بين القطاعات الثلاثة الرئيسية وأن توفر لكل منها المواقع الكافية لنموها الميسر دون ازعاج أو إرباك للحياة الحضرية بالمدينة .

1- *Ibid., (Summery) pp. 5-12.*

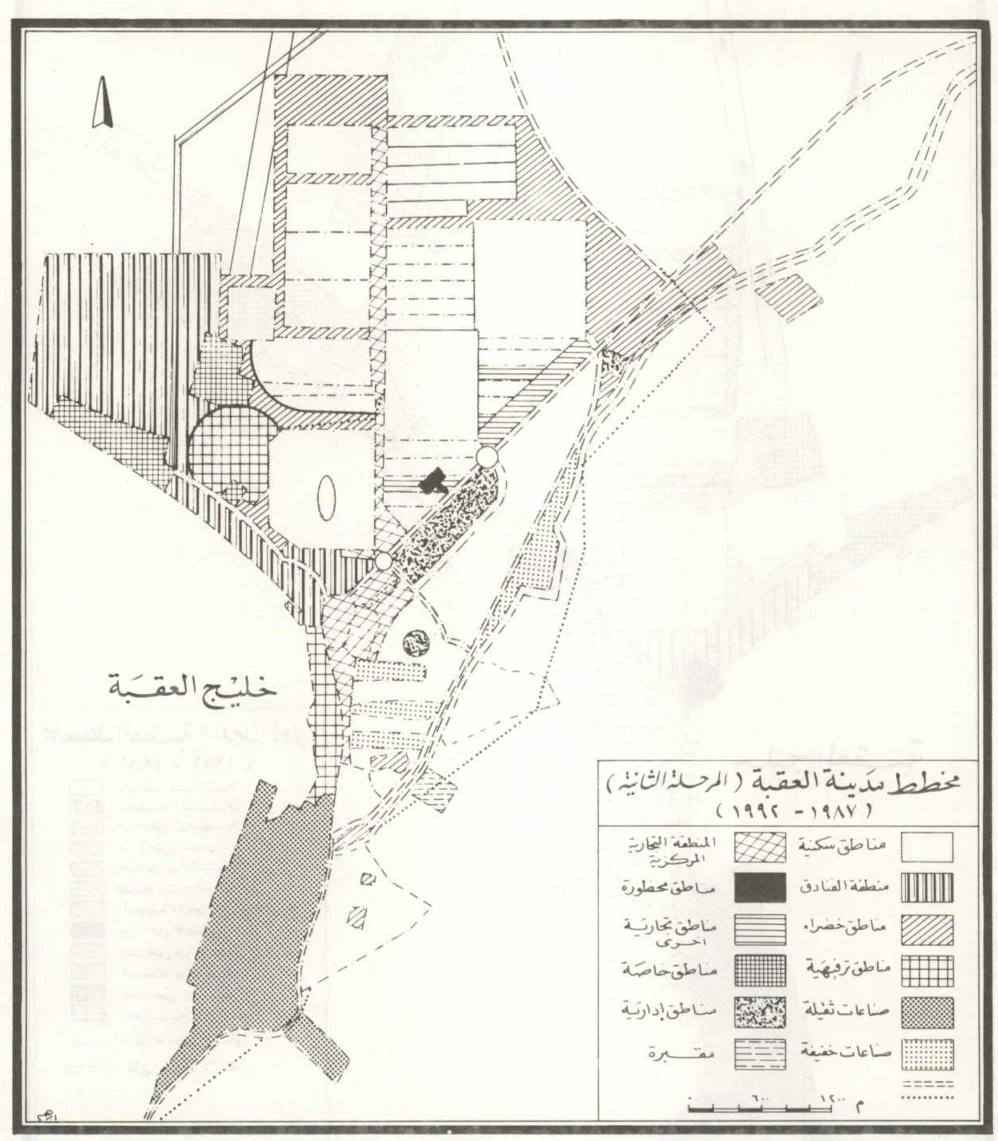
٢ ـ عبد الفتاح محمد وهيبه ، جغرافية المدن ، ص٨٧ .

شكل (١٠)



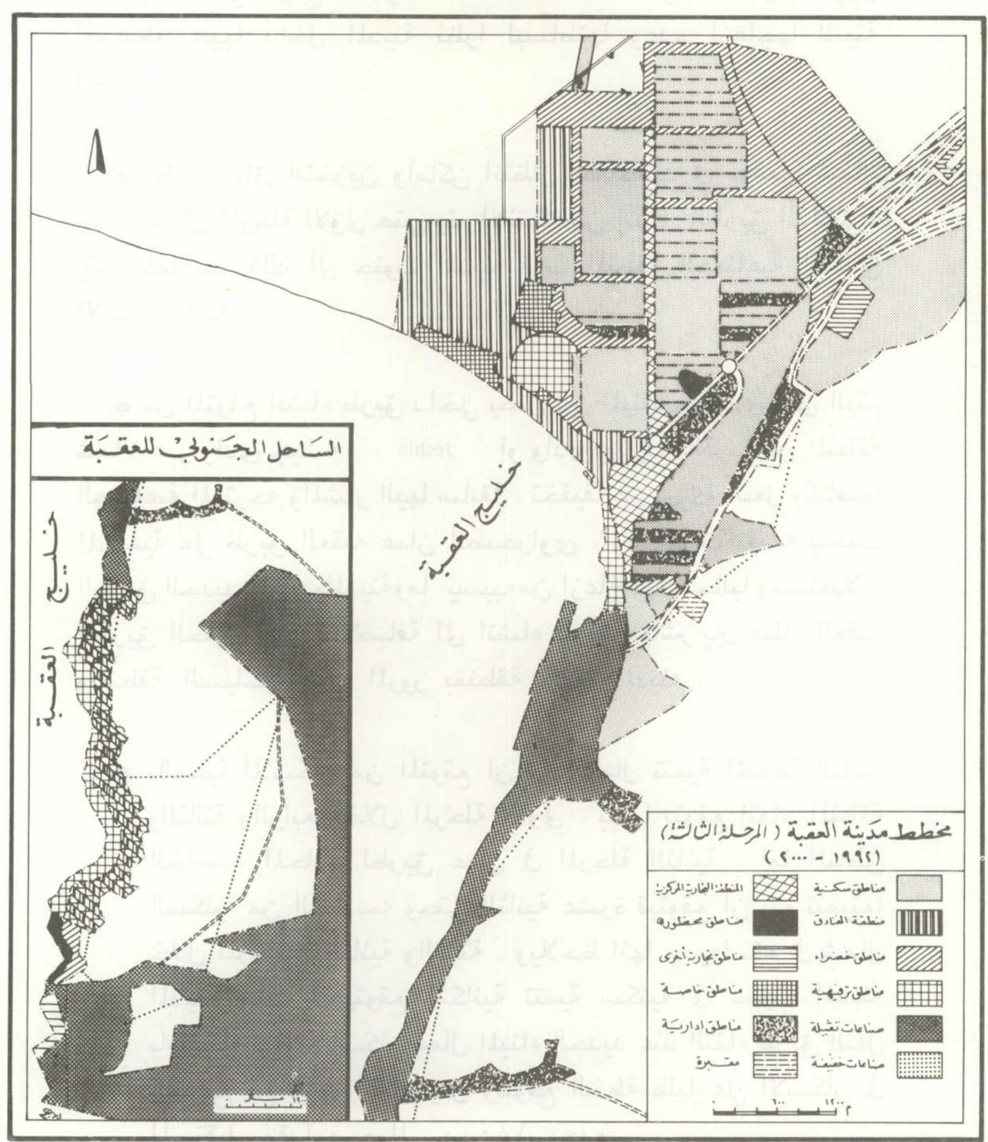
المصدر : وزارة الشئون البلدية والقروية ، مخطط مدينة العقبة .

شكل (١١)



المصدر : وزارة الشئون البلدية والقروية ، مخطط مدينة العقبة .

شكل (١٢)



المصدر: وزارة الشئون البلدية والقروية ، مخطط مدينة العقبة .

* بالنسبة لقطاع الصناعة يحدد المخطط قيام منطقة صناعية فى جنوب المدينة بعيدا عن الساحل الى الشرق من وادى مبارك وعلى طول الطريق الداخلى المزمع انشاؤه . اما الصناعات الخفيفة والحرفية فيرى المحافظة عليها داخل المدينة نظرا لبساطتها وعدم ازعاجها للبيئة الحضرية .

* تظل مناطق التخزين وأماكن انتظار الشاحنات فى موقعها شمال المدينه خلال المرحلة الاولى حتى يتم الانتهاء من إنشاء الطريق الداخلى ، يتم نقلها بعد ذلك الى جنوب المدينه قرب المنطقة الصناعية السابق الاشارة اليها .

* من المتوقع انشاء طريق داخلى يصل بين الميناء جنوبا ووادى اليتم شمالا عبر وادى جيشه Jeshia أو وادى مبارك بالقرب من المنطقة الصناعية المقترحه والمشار اليها سابقا ، تخفيفا عن حركة النقل وكثافتها المتناهية على طريق العقبه عمان الصحراوى ، وفى الوقت نفسه يتجنب الطريق الجديد المرور بالمدينة وما يسببه من ازعاج لها - حاليا ومستقبلا - الطريق الحالى . هذا بالاضافة الى انشاء طريق مباشر بين مطار العقبه والمنطقة السياحية دون المرور بمنطقة وسط المدينه .

* بالنسبة للاسكان من المتوقع ان تتم اكتمال تنمية المنطقة الثانية والثالثة والرابعة خلال المرحلة الاولى ، بينما يتوقع اتمام المنطقة الخامسة المحاذية لطريق عمان فى المرحلة الثانية . اما المناطق السكنية من السادسه وحتى الثانية عشرة فيتوقع ان يتم تنميتها خلال المرحلتين الثانية والثالثة . ويلاحظ انها جميعا تقع فى شمال المدينة حيث لا يتوقع امكانية تنمية سكنية فى جنوب المدينة باستثناء منطقة إسكان عمال الميناء الجديد عند التقاء طريق النقل السريع مع طريق الكورنيش وتتوقع الخطة طلبا على الاسكان فى المستقبل مقداره حوالى ١٨٠٠٠ وحده .

*يحتفظ المخطط بالمنطقة السياحية الحاليه الممثله فى فنادق الواجهة

البحرية ثم المنطقة الفندقية والادارة الواقعة خلفها والتى يجرى تنميتها حاليا ويخصصها للسياحة العالمية .

* يخصص المخطط منطقة الشاطىء من ساحل ميناء خفر السواحل حتى الميناء الرئيسى ثم الشريط الساحلى الجنوبى ما بين محطة العلوم البحرية وموقع ميناء الشريف ناصر ليتم تنميتها كشاطىء عام مع ضرورة المحافظة على مجموعة اشجار النخيل على الشاطىء قرب القلعة . وبذلك يحتفظ بهذا القطاع للسياحة الداخلية والمحليه التى يرى المخطط ضرورة تنميتها وتطويرها .

* لا يغفل المخطط اهتمامه بتطوير امكانات البنية التحتية الأساسية حتى تواكب النمو والتطوير العمرانى المستقبل بحيث تلبى احتياجات سكان المدينة حاليا ومستقبلا .

مصادر البحث

أولا : المصادر العربية

١ ـ جمال حمدان . جغرافية المدن ، عالم الكتب ، القاهرة ، ١٩٧٢

٢ ـ جمال حمدان ، المدينة العربية ، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة ، ١٩٦٤

٣ ـ حامد سلطان ، مشكلة خليج العقبة ، معهد الدراسات العربية العالية ، القاهرة ، ١٩٦٧ .

٤ ـ صلاح الدين بحيرى ، جغرافية الاردن ، عمان ، ١٩٧٣ .

٥ ـ عبد الرزاق عباس حسن ، جغرافية المدن ، بغداد ، ١٩٧٧ .

٦ ـ عبد الرزاق عباس حسن ، الجغرافيا السياسية ، بغداد ، ١٩٧٦ .

٧ ـ عبد الفتاح محمد وهيبه ، فى جغرافية العمران ، دار النهضه العربية ، بيروت ، ١٩٧٣ .

٨ ـ محمد السيد غلاب ، الجغرافيا التاريخية لاقليم النجب ، الجمعية الجغرافية المصرية ، المحاضرات العامة للموسم الثقافى ١٩٥٦ ، القاهرة بدون .

٩ ـ محمد رياض ، الشرق الاوسط دراسة فى التطبيق الجيوبوليتيكى والسياسى ، بيروت ، ١٩٧٤ .

١٠ ـ موسى عبود السمحه ، مدينه العقبة وميناؤها ، رسالة ماجستير مقدمه لقسم الجغرافيا ، بجامعة القاهرة ، غير منشورة ، القاهرة ، ١٩٧٣ .

١١ ـ مؤسسة الموانىء ، ميناء العقبة ـ ثلاثون عاما من البناء ٥٢ ـ ١٩٨١ ، قسم العلاقات العامه والاحصاء ، بدون .

١٢ ـ نعوم شقير ، تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها ، القاهرة ، ١٩١٦ .

ثانياً : المصادر الأجنبية

1 — Abramsky S., ***Ancient Towns in Isreal,*** *Jerusalem,,1963.*

2 — Behelirey S., ***The port Town of Aqaba,*** *in, journal of The Natural Resources, Amman, Vol. 1, 1969.*

3 — Berry j.L.& Horton F. E., ***Geographical perspectives on Urban Systems.,*** *New jersey, 1970,*

4 — Dickinson R. E., ***The Scope and Status of Urban Geography,*** *in, Mayer H . M & Kohn X. F., eds., Readings in Urban Geography, Chicagp, 1969.*

5 — Harris C., Afunctional Classification of cities in U. s. A., Mayer & Kohn, eds, op. cit.

6 — Hindle P., ***Aqaba : An old port Revived,*** *in, Grographical journal, Vol, 132, 1966.*

7 — Melamid A., ***The political Geography of The Gulf of Aqaba.,*** *in Annals of The Association of American Geographers, vol. 47, 1957.*

8 — Ministry of Municipal and Rural Affairs, ***Master plan for Aqaba and south Coast.*** *unpuplished, 1981.*

9— Weigend G. G., ***Some Elements in The Study of port Gorgraphy,*** *in, Mayer & Kohn, eds., Readings in urban Geography, Chicago, 1969.*

فهرس الأشكال

صدر من هذه النشرة

١ ـ زراعة الواحة في وسط وشرق شبه الجزيرة العربية ترجمة الدكتور زين الدين عبد المقصود

٢ ـ اسس البحث الجمرفلوجي مع الاهتمام بالوسائل العملية المناسبة للبيئة العربية

بقلم: الدكتور طه محمد جاد والدكتور عبد الله الغنيم

٣ ـ توطين البدو في المملكة العربية السعودية (الهجر)

ترجمة : الدكتور عبد الاله ابو عياش

٤ ـ اثر التصحر كما تظهره الخرائط ترجمة : الدكتور علي علي البنا

٥ ـ سكان ايران ، دراسة في التغيير الديموجرافي ترجمة : الدكتور محمد عبد الرحمن الشرنوبي

٦ ـ القبائل والسياسة في شرقي شبه الجزيرة العربية ترجمة : حسين علي اللبودي

٧ ـ سكان دولة الامارات العربية المتحدة بقلم : الدكتورة أمل يوسف العذبي الصباح

٨ ـ السياسات السكانية في افريقية ترجمة : أ. د. محمد عبد الغني سعودي

٩ ـ اثر التجارة والرحلة في تطور المعرفة الجغرافية عند العرب أ. د. محمد رشيد الفيل

١٠ ـ نحو تصنيف مورفولجي لمنخفضات الصحراء بقلم : دكتور صلاح الدين بحيري

١١ ـ مواد السطح في البحرين ـ مسح المصادر واهميته التطبيقية للتخطيط الاقليمي

ترجمة : أ. د. حسن طه نجم

١٢ ـ الطاقة والمناخ ترجمة الدكتور زين الدين عبد المقصود

١٣ ـ التطبيق الهندسي للخرائط الجيومورفولوجي بقلم : د. يحيى عيسى فرحان

١٤ ـ بعض عواقب الهجرة على التنمية الاقتصادية الريفية في الجمهورية العربية اليمنية

ترجمة : د. عبد الاله ابو عياش

١٥ ـ البعثة العلمية الى شبه جزيرة مسندم (شمال عمان)

ترجمة : أ. د. محمود طه ابو العلا

١٦ ـ نظام النقل العام والخدمات الترويحية في الكويت أستاذ عبد الوهاب الهارون

د. عبد الاله ابو عياش

١٧ ـ مدن الشرق الاوسط ترجمة : د. محمد عبد الرحمن

١٨ ـ تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث الهجريين

بقلم : د. عطية القوصي

١٩ ـ نظرات في الفكر الجغرافي الحديث بقلم : د. طه محمد جاد

٢٠ ـ القوة البحرية السوفيتية ترجمة : أ. د. محمد عبد الغني سعودي

٢١ ـ مشكلة التصحر في العالم الاسلامي بقلم : د. زين الدين عبد المقصود

٢٢ ـ علم الجغرافيا دراسة تحليلية نقدية في المفاهيم والمدارس والاتجاهات الحديثة في البحث الجغرافي
بقلم : د. محمد الفرا

٢٣ ـ جغرافية الرفاه الاجتماعي عن : منهج جديد في الجغرافيا البشرية .
تأليف : دزمز سميث تعريب : د. شاكر خصباك

٢٤ ـ مكان الخليج العربي في حضارة الشرق الأدنى القديم .
تأليف : د. سليمان سعدون البدر

٢٥ ـ الاستشعار من بعد في الشرق الاوسط
تأليف : د.ر. هاريس ـ ترجمة : أ.د. علي علي البنا

٢٦ ـ الارتباط المكاني تطويره وبرمجته وجوانب من تطبيقه
تأليف : د. حرب عبد القادر الحنيطي

٢٧ ـ التطوير الحضري واستراتيجيات التخطيط في الكويت د. عبد الاله أبو عياش

٢٨ ـ دراسة تحليلية لخمس مجموعات من الاسر وفقا لتجربتهم في الهجرة
بقلم : د. عبد العزيز آل الشيخ ـ ترجمة : أ.د. محمد عبد الرحمن الشرنوبي

٢٩ ـ ضبط النسل أبعاده وآثاره الديمغرافية والاقتصادية والاجتماعية
بقلم : د. حسن عبد القادر صالح

٣٠ ـ الموارد في عالم متغير (وجهة نظر جغرافية) بقلم : أ.د. حسن طه نجم

٣١ ـ الجغرافيا بين العلم التطبيقي والوظيفة الاجتماعية
بقلم : أ.د. محمد عبد الرحمن الشرنوبي

٣٢ ـ الخصائص الجيومورفلوجية لنهر السهل الفيضي بقلم : د. طه محمد جاد

٣٣ ـ التخطيط لمدن التنمية في الكويت بقلم : د. عبد الإله أبو عياش

٣٤ ـ توطن صناعة الاسمدة الكيماوية في الوطن العربي ومستقبلها
د. محمد أزهر السماك

٣٥ ـ التتابع الطباقي د. احمد مختار ابو خضرا

٣٦ ـ جهود الجغرافيين المسلمين في رسم الخرائط د. عبد العال الشامي

٣٧ ـ علم الريافة عند العرب د. محمد عيسى صالحية

٣٨ ـ الهجرة اليمنية الى امريكا نموذج من دويتريت بالولايات المتحدة
ترجمة د. محمد عبد الرحمن الشرنوبي

٣٩ ـ المرحلة الثالثة من الادارة الدولية لمائية نهر النيل
ترجمة د. زين الدين عبد المقصود غنيمي

٤٠ ـ الصناعات البتروكيماوية في العالم العربي وامكانيات التنسيق بينها
د. محمد عبد المجيد عامر

٤١ ـ التغيرات المناخية وانتاج الغذاء بقلم : هـ. هـ. لامب ترجمة : طه محمد جاد

٤٢ ـ النظام الايكولوجي وجهة نظر جغرافية بقلم الدكتور زين الدين عبد المقصود

٤٣ ـ الخصائص الشكلية ودلالاتها الجيومورفولوجية — د. حسن رمضان سلامة

٤٤ ـ المدينة والخدمات الهاتفية — ترجمة وتعليق : الدكتور محمد اسماعيل الشيخ

٤٥ ـ نبذة عن تطور جزيرة بوبيان الكويتية في اواخر عصر الهولوسين

الدكتورة طيبة عبد المحسن العصفور ترجمة دكتور زين الدين عبد المقصود غنيمي

٤٦ ـ التوزيع المكاني لاحتياطيات النقد العالمية

بقلم ـ ادوارد ليهي وجوزيف هل ترجمة : أ.د. حسن طه نجم

٤٧ ـ خريطة مورفولوجية لاقليم خور العديد : شبه جزيرة قطر. — د. نبيل سيد امبابي

٤٨ ـ مشاهدات جغرافية في غربي الجزيرة العربية. — بقلم : أ.د. يوسف أبو الحجاج

٤٩ ـ إتجاهات الفكر الجغرافي الحديث والمعاصر. — أ. د. محمد علي عمر الفرا

٥٠ ـ رصد الظواهر الأرضية والميتيورولوجية بالأقمال الصناعية (تطبيقات إفريقية) — بقلم : كلود باردينيه ـ تعريب : الدكتور محمد اسماعيل الشيخ

٥١ ـ السكان في اليمن. — د. عباس فاضل السعدي

٥٢ ـ الزراعة في الإمارات — د. فؤاد الصقار

٥٣ ـ مظاهر الضعف الصخري وآثارها الجيومورفولوجية — د. حسن رمضان سلامة

٥٤ ـ الجمرفلوجية مجالها ومقياس الدراسة فيها وعلاقتها بالعلوم الأخرى — د. طه محمد جاد

٥٥ ـ المصادر العربية لمصطلحات الأشكال الأرضية — د. عبد الله يوسف الغنيم

٥٦ ـ الأقمار الصناعية والمناخ — ترجمة/ د. محمد اسماعيل الشيخ